SPORT WODNY



1 LISTOPAD
1933

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM
WIOŚLARSTWA, ŻEGLARSTWA
PŁYWACTWA, TURYSTYKI WODNEJ
I JACHTINGU MOTOROWEGO

Nr. 18
ROK IX

CENA EGZ. ZŁ. 1.20

Odznaka za sprawność wioślarską.

Gdy w nr. 17 „Sportu Wodnego” czytałem uwagi p. A. Heinricha na temat kajakowej odznaki turystycznej, przypomniałem sobie, iż 1 stycznia 1928, a więc lat temu blisko sześć, wystąpiłem na łamach tegoż „Sportu Wodnego” z projektem odznaki za sprawność wioślarską. Inicjatywa moja, powtórzona zresztą na terenie oficjalnym, bo na Sejmiku wioślarskim, spotkała się może nie z wrogiem stanowiskiem, ale w każdym razie z niechęcią, którą można mniej więcej ująć w słowa: „poco nam to?” Innemi słowy, po wypowiedzeniu kilku bardziej uprzejmych słów, wrzucono mój projekt do kosza.

Tymczasem życie, a zwłaszcza życie sportowe nie czekało. Ukazały się „Wspomnienia” bar. Piotra de Coubertina, który kładzie specjalny nacisk na odznaki za sprawność w sporcie, wcześniej już wprowadzona odznaka narciarska rozrasta się do rozmiarów imponujących. Państwowa Odznaka Sportowa zdobi piersi kilkudziesięciu tysięcy osób, Odznaka Strzelecka przerosła może swą popularnością odznakę narciarską, wprowadzono odznakę lekkoatletyczną, narciarsko-górską, pływacką, obecnie dowiedzieliśmy się, że także kajakowcy już bliscy są wykończenia regulaminu swej odznaki, chodzą także słuchy, że w tak odmiennych pracujący warunkach Polski Związek Jeździecki także myśli o odznace. W wioślarstwie jednak w dalszym ciągu cisza. Mój zeszłoroczny projekt, postawiony na Sejmiku wioślarskim, doczekał się podobnego losu, co i jego poprzednik z r. 1928 — t. zn. powędrował do kosza. Wprawdzie technicznie nazywa się to „do rozpatrzenia”, ale wiemy z doświadczenia, że wnioski odesłane do rozpatrzenia, nigdy nie doczekają się rozpatrzenia.

Okazuje się jednak, że w samej zasadzie miałem ja rację, domagając się wprowadzenia odznaki. Oto bowiem inne związki doszły do tego samego wniosku. Ludziom, uprawiającym sport, trzeba dać pewnego bodźca, któryby ich utrzymywał w ciągłej trosce o swą „formę” fizyczną. Takim bodźcem dla szerokich warstw nie będą regaty, nie będzie także i turystyka na wielką skalę. Na Sejmiku powiedziano mi, że kto chce udowodnić swą sprawność, to może wygrać bieg na regatach, a jeśli nie, to może zdobyć nagrodę za najdalszą wycieczkę. Równocześnie dowiedziałem się, że aby zdobyć nagrodę za wycieczkę, trzeba przejechać około 3.000 (słownie trzech tysięcy) kilometrów i włosy mi dębem stanęły. Jeśli wiosłując cały sezon prawie dzień w dzień, nie zdołałem dotrzeć do tak fantastycznej cyfry, to cóż dopiero mówić o jednej wycieczce. O ile chodzi o regaty, to jak wioślarz z prowincjonalnego klubu, który nie ma dyspozycji, ani taboru, ani trenera, ani nawet regat, może wygrać bieg na regatach?

Oczywiście można z takich wioślarzy zrezygnować. Ale w takim razie nie mówmy o konieczności rozbudowania wioślarstwa naszego wszerz, lecz ograniczmy się do dwóch, trzech klubów, których stać na tabor i regaty, oraz do tych, którym osobisty majątek pozwala na odbywanie tak dalekich wycieczek.

Ale traktując sprawę poważnie, tak stawiać jej nie można. Jeśli naprawdę uznajemy zdrowotny wpływ wioślarstwa i jeśli się zgadzamy, że rozbudowa wioślarstwa wszerz może mieć pewne znaczenie społeczne, to do tej rozbudowy musimy się wziąć na serjo. Ktokolwiek pracował w klubie wioślarskim, to wie, jak ciężko zmusić niejednego wioślarza, aby wziął się do roboty. Nie mogąc mierzyć się z mistrzami Europy — a nie mając innej okazji do wiosłowania na regatach, nie mając czasu na dłuższą wycieczkę, a więc będąc zgóry skazanym na brak powodzenia i wykazania oficjalnie swej umiejętności — wioślarz wyrzeka się wiosłowania, przestaje przychodzić na przystań i wreszcie znika z listy członków, pozostając zwykle natomiast na liście dłużników klubu.

Odznaka za sprawność wioślarską byłaby więc tym magnesem, któryby przyciągał wioślarzy do pracy sportowej i zmuszał ich do ustawicznej pracy nad sobą. Zdobywszy odznakę raz, będąc zmuszonym do powtarzania prób, wioślarz nie rozstałby się tak prędko z klubem, ale przywiązałby się do pracy szczerzej i głębiej.

To miałem na względzie, projektując odznakę za sprawność wioślarską. Niestety, nie miałem szczęścia. Wniosek nie został uchwalony. Pamiętam, że w r. 1928 usłyszałem takie zdanie: „my nie potrzebujemy odznaczać się”. Widać więc, że w PZTW mamy dziesiątki zapoznanych wielkości, wobec których bar. Coubertin i jemu podobni — to ludzie z którymi nie ma się co liczyć.

No, ale teraz kajakowcy, a więc, o ile tak można się wyrazić — najbliżsi krewni wioślarzy, projektują swą odznakę. Inna rzecz, że ponieważ kajak jest w pierwszym rzędzie łodzią turystyczną, więc i odznaka kajakowców będzie turystyczną, natomiast w wioślarstwie sprawa powinna iść dwoma torami — turystycznym i regatowym, t. j. próby szybkości. Może teraz właśnie, gdy do szeregu odznak: POS, narciarskiej, strzeleckiej, lekkoatletycznej, pływackiej, górskiej, jeździeckiej i t. d. przybywa odznaka kajakowa — może nareszcie i koła wioślarskie zrozumieją, co może przynieść wioślarzom odznaka za sprawność wioślarską. Może wreszcie i mój projekt odesłany „do rozpatrzenia” faktycznie zostanie wyciągnięty i rozpatrzony?

Oczywiście, już dziś widzę jedną poważną trudność, a nią jest: — szczupłość sekretarjatu PZTW. Podczas gdy inne związki okręgowe (piłki nożnej i t. p.), mają nieraz po kilku urzędników płatnych i szereg honorowych. PZTW ciągle cierpi na szczupłą ilość pracowników. Rzecz prosta, że do przeprowadzenia formalności w odznace za sprawność potrzebne byłoby dobrze funkcjonujące biuro, które nie mogłoby się obejść bez płatnych sił, no, ale jak nas uczy odznaka narciarska — nie jest to trudne do przeprowadzenia, jeśli odnośnie do każdej odznaki będą do PZTW wpływały nawet małe opłaty za przeprowadzenie formalności, które nie obciążą budżetu PZTW, a opędzą natomiast płace płatnych funkcjonarjuszów.

Projektem odznaki za sprawność powinni się więc w chwili obecnej zająć w pierwszym rzędzie ci ludzie, którym dobro polskiego wioślarstwa leży na sercu. Kto wie, czy nareszcie nie wartoby podjąć dyskusji w tej sprawie?

Wł. Długoszewski.

ROK 9. WARSZAWA, 1 LISTOPAD 1933 R. Nr. 18

Sport Wodny

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM WIOŚLARSTWA ŻEGLARSTWA PŁYWACTWA TURYSTYKI WODNEJ JACHTINGU MOTOROWEGO

O program wioślarstwa

Rok 1933 zbliża się ku końcowi, sezon wioślarski należy uważać za skończony, to też pora zastanowić się nad tem, co możemy jeszcze zrobić, aby sport, który zgrupował nas i dał nam tyle niezapomnianych wrażeń postawić na jeszcze wyższym poziomie.

Ogólnie uchodzi za pewnik, że PZTW to jeden z najlepiej funkcjonujących związków, związek cieszący się i autorytetem i poważaniem i sympatją. Nie mam zamiaru przeczyć temu, ale każdego uderzy, iż przy tylu zaletach związek ten wykazuje szereg ujemnych stron, które bodaj zawsze chodzą właśnie w parze z autorytetem i powagą. Jest mianowicie zbyt mało energiczny, nie widać w pracy jego rozmachu. Kręcimy się wokół szablonowego programu, którego jedynem wzbogaceniem to dodanie regat w tej lub innej miejscowości, w której dotychczas regat nie organizowano. Jest to stanowczo za mało.

Jeśli weźmiemy pod uwagę, iż w ciągu ostatnich kilku miesięcy nie wyszedł ani jeden okólnik związku, to dojdziemy do przekonania, że w tym związku nic się nie dzieje. Prawda, możnaby powiedzieć: „związek tak dobrze funkcjonuje, że nie potrzebuje okólników", ale wiemy dokładnie, iż tak nie jest.

Kluby, zwłaszcza prowincjonalne, trzeba zawsze utrzymywać w przekonaniu, iż jest coś jeszcze do zrobienia, czego one nie zrobiły, trzeba narzucać im pracę, bo inaczej zasną w błogiem dolce far niente.

Jestem przekonany, że szereg klubów nie płaci składek, że wiele z nich nie nadsyła sprawozdań, ani obowiązujących statystyk, lecz nie ma nikogo, ktoby im o tem przypomniał, ktoby im zagroził ew. represjami. W innych krajach procedura ta idzie znacznie szybciej. Już na drugi dzień po upłynięciu danego terminu w Niemczech wychodzi komunikat, zawieszający w prawach członków te kluby, które wskazań związku nie wykonały. U nas nie tylko, że kluby takie dalej cieszą się organizacyjną „wolnością", ale jeszcze zabierają głos na sejmikach itp.

A więc związkowi naszemu potrzeba więcej energji organizacyjnej. Może wprawdzie ktoś zarzucić, iż można popaść w przesadę biurokratyczną, ale przecież na przestrzeni kilku miesięcy musiało się cqś zdarzyć, co zasługuje na wzmiankę w oficjalnym komunikacie. Abstrahuję już od tego, że te nieliczne komunikaty, które się wydaje, nie dochodzą do prasy, jak innych związków, przez co odpada ważny czynnik propagandowy.

Ponadto stwierdzić należy, że okólniki są okazją dla klubów wypowiedzenia swych myśli. Sejmik raz na rok, to jest za mało, sam klub z inicjatywą pisania listów nie wystąpi, lecz gdy otrzyma okólnik, to musi nań odpisać, musi wypowiedzieć swoje zdanie, i związek ma już podkład do działania. Niewątpliwie, gdyby przeglądać bolączki klubów, to dużo znalazłoby się takich, których usunięcie leży w możliwościach związku.

W pierwszym rzędzie chodzi o sprawy **trenerów i zniżek kolejowych.** Dwie te sprawy są najbardziej piekące. Jeśli się weźmie pod uwagę, iż niektóre związki sportowe wystarały się o zniżki kolejowe, sięgające 80%, jeśli się przypomni szereg kursów instruktorskich w wielu gałęziach sportu, to łatwo dojdzie się do przekonania, iż wioślarze maszerują na szarym końcu. 50% zniżki w drodze powrotnej, które dotychczas przysługiwały uczestnikom regat, to jest za mało, gdyż w takich wypadkach turyści są znacznie pokrzywdzeni. 50% zniżki, udzielane przez władze W.F. i P.W. również nie rozwiązują kwestji, gdyż nie dotyczą transportu łodzi.

W sprawie tej musi energicznie działać związek. Jeśli raz podanie PZTW zostało przez ministerstwo odrzucone, to nie jest powód, aby sprawy tej zaniechać. Wiemy, ile można się wystarać, jeśli będzie się ustawicznie informowało zainteresowanych, o co chodzi. W czasach dzisiejszych nie można zadowolić się tem, że się coś robi. O tej robocie musi się powiadomić wszystkich, gdyż inaczej najlepsza nawet praca pójdzie na marne.

Zorganizowanie kursu instruktorskiego w Krakowie dowiodło, iż sprawa ta jest łatwiejsza do zrobienia, niżby się wydawało. Kurs związkowy musi powstać w Warszawie. Skoszarowanie kilkudziesięciu wioślarzy na przeciąg pewnego czasu, zapewnienie im wojskowego pożywienia, nie należy do takich trudności, którychby nie dało się załatwić. A jakież korzyści z takiego kursu?

Związek musi wkroczyć także **w sprawy zawodnicze.** Ruch wioślarski przestał być ruchem zamożnych jednostek, uprawiających sport dla „fasonu" lub własnej przyjemności. Wioślarstwo przyswoiło sobie cechy nowoczesnego sportu, i musi być także nowocześnie traktowane. Zawodnik, który startuje w regatach, musi być odpowiednio zarejestrowany, tak jak to ma się sprawa w kolarstwie, piłkarstwie, lekkiej atletyce, pływaniu czy narciarstwie. U nas zaś nikt nie wie właściwie do jakiego klubu zawodnik należy. Jeśli zmienia barwy klubowe, to związek nie uważa za wskazane interwenjować, mimo, iż w regulaminie regatowym PZTW figuruje wyraźnie przepis, iż zawodnik zmieniający barwy, musi zostać przez odpowiedni klub zgłoszony. Przepis ten jest jednak w nielicznych tylko wyjątkach respektowany, co staje się powodem do nieporozumień.

Z niezałatwionych spraw przypomnieć należy sprawy: **wioślarstwa niezwiązkowego, młodzieży szkolnej i studjów W. F.** Nie powinno się dopuścić, aby młodzież szkolna czerpała swoje wiadomości odnośnie do wioślarstwa od ludzi którzy mają bardzo ogólne o tym sporcie pojęcie. Wiemy, że wioślarstwo zarówno w CIWF jak i na studjach W. F. poszczególnych uniwersytetów, jest traktowana bardzo ogólnikowo, właściwie można powiedzieć, iż wogóle go nie ma.

A tymczasem absolwenci tych studjów są później opiekunami i przewodnikami młodzieży, szkolącej się w wioślarstwie. Czyż nie zadużo ryzykuje się w takich wypadkach? W sprawie tej zainteresowane są nietylko

szkoły, lecz także i związek, gdyż przecież z młodzieży szkolnej możnaby mieć, wrazie jej odpowiedniego przygotowania, znakomity narybek w klubach. Wystarczy tylko wspomnieć, że Niemcy planują przygotowanie do igrzysk w r. 1936, właśnie przez przygotowanie młodzieży szkolnej.

Wioślarstwo niezwiązkowe powinno zniknąć z polskich rzek. Związek powinien rozwinąć szeroką akcję propagandową, wysyłać delegatów na prowincję, badać warunki miejscowe i skłaniać towarzystwa, aby wszystkie jednoczyły się w PZTW. W ten przecież sposób wzrosną również zasoby finansowe związku, które umożliwią zorganizowanie wielu imprez, dotychczas leżących poza możliwościami PZTW.

Przypomnijmy również sprawę **odznaki za sprawność wioślarską,** która doprasza się o pozytywne jej załatwienie, a która również może przysporzyć związkowi nowych zwolenników, i co ważniejsze, pewne zasoby finansowe, któremi gardzić nie można.

Wszystkie powyższe bolączki staną się dla nas bardziej zrozumiałe, jeśli weźmiemy pod uwagę, jakiemi szczupłemi ramami organizacyjnemi operuje PZTW. Właściwie bez lokalu, bez należytego sekretarjatu związek ten „wisi w powietrzu". Niejednokrotnie działacze wioślarscy przyjeżdżają do Warszawy i chcieliby zaczerpnąć nowych wiadomości, porozmawiać z kierownikami związku — cóż kiedy nie wiadomo gdzie ich szukać i kiedy. Nie można wymagać, aby prywatne biuro stało na usługi PZTW, ale trzeba domagać się, aby związek po 15 latach istnienia miał swój lokal, gdzie mogliby się zbierać (nietylko na posiedzenia), członkowie zarządu i komisji sportowej, porozumiewać się z wioślarzami z prowincji, przygodnie bawiącymi w Warszawie i wogóle dowiadywać się o sprawach związkowych. Wioślarstwu brakuje właśnie tego centrum towarzyskiego, jakiem byłby lokal związku z odpowiednio zorganizowanym sekretarjatem. O tej sprawie musi zarząd PZTW pomyśleć i wyczerpująco ją załatwić.

Plany sportowe są prostsze. Może przez to, iż brak nam pieniędzy na częstsze obsyłanie regat międzynarodowych. Nie mniej jednak kluby polskie muszą startować zagranicą. Jeśli znajdują się pieniądze na wysyłanie zawodników w innych gałęziach sportu, muszą znaleźć się także i dla wioślarzy, którzy przecież w poziomie nie różnią się od tych właśnie „gwiazd", dla których pieniądze zawsze znajdą się.

W r. 1934 **Polska musi być reprezentowana w Hanley.** Mamy swego mistrza Europy — Rogera Verey'a — który napewno wstydu na wodach Tamizy nam nie przyniesie. W wysłaniu Vereya do Henley jest zainteresowany nietylko jego klub macierzysty, który ma mało środków po temu, ale całe wioślarstwo polskie, to też w akcji tej powinien przodować PZTW i postarać się o fundusze na wysłanie naszego czołowego zawodnika na tę decydującą próbę naszego wioślarstwa.

Jeden z ostatnich numerów paryskiego **„L'Aviron"**, wynosił pod niebiosa Niemca, dr. Buhtza, twierdząc, iż on jest najlepszym skifistą Europy, jeśli nie świata (wśród amatorów). Po nim umieszczał tenże artykuł Niemców Boetzelena, a nawet Dohmego, uważając, że każdy z nich gdyby startował w mistrzostwach Europy, — byłby je niewątpliwie zdobył. Jedyną odpowiedzią na te występy jest wysłanie Vereya do Henley, aby tam pokazał co umie. W Anglji startują i Anglicy i Niemcy, a więc próba musi przynieść decydujący wynik. Wierzę, iż próba ta wypadnie na naszą korzyść i, sympatyczny skądinąd „L'Aviron" będzie musiał nas przeprosić.



Wyścig wioślarek angielskich na Tamizie w puntach (łodzie płaskodenne).

Regaty prowincjonalne należy podtrzymywać za wszelką cenę. Trzeba bowiem zdać sobie sprawę, że w obecnych czasach regaty miejscowe są dla wielu klubów jedyną okazją wykazania swej żywotności. Trzeba więc je otaczać należytą opieką. Związek na ważniejsze regaty prowincjonalne powinien wysyłać swych delegatów, radzić, wspomagać i podtrzymywać na duchu organizatorów, których życie bynajmniej nie należy do wygodnych. Pozostawienie regat prowincjonalnych bez opieki i pewnego dopingu, równałoby się z wydaniem wyroku zagłady na całe wioślarstwo. Gdzież bowiem wioślarz może próbować swych sił, gdzie może wykazać, że coś wogóle potrafi, jak właśnie nie na regatach lokalnych. O tem nie należy zapominać.

Nakoniec dwie sprawy: sędziów i tabeli punktacyjnej. Jak dotąd, instytucja sędziów jest dość ciekawie pojętą: mianuje ich zarząd PZTW na podstawie osobistej oceny. Stwierdzić można, iż ta ocena w wielu wypadkach jest dość ciekawa, a w niektórych opiera się o całkiem wyraźne sympatje i animozje. Może nareszcie PZTW postara się o jakiś regulamin sędziów, który informowałby zainteresowanych, w jaki sposób mogą uzyskać tytuł sędziego, przez jaki egzamin i t. p., podobnie jak to jest w innych sportach.

Co do tabeli klasyfikacyjnej, to chyba każdy już dziś zdaje sobie sprawę, jakie ona oddaje usługi. W r. b. wprowadzono tytułem próby także punkty za start, szkoda tylko, że PZTW nie uważał za wskazane publikować tej tabeli po każdych regatach. Jest ona w pewnej mierze nawet bardziej interesującą od tabeli za zwycięstwa.

Reasumując powyższe, trzeba stwierdzić, iż naszemu związkowi przydałby się zastrzyk nowych sił organizacyjnych. Znamy swych czołowych kierowników i ich umiejętności, ale jasnem jest, iż w każdem wojsku obok generałów, potrzeba także i niższych oficerów i szeregowych, a właśnie odnosimy wrażenie, że tych niższych „szarż" brakuje ogromnie w PZTW.

Wł. Długoszewski.

Jak to było na Wełtawie?

Z okazji Kongresu I. R. K. (Internationale Representation Kanusport), który wypadł w tym roku w Pradze Czeskiej, urządzili Czechosłowacy pierwsze zawody kajakowe o mistrzostwo Europy oraz spływ Wełtawą od Budziejowic do Pragi Czeskiej. Spływ ten zorganizowany był dla delegatów narodowości, które brały udział w kongresie, i miał na celu pokazanie cudzoziemcom piękno rzek czechosłowackich. Piękno tych rzek jest rzeczywiście wzruszające. Zarówno Wełtawa, jak i Waag (który widzieliśmy poprzednio) są jedynemi w swoim rodzaju rzekami w Europie środkowej, cudowne pod względem krajobrazów, i dające kajakowcowi mnóstwo najrozmaitszych emocyj.

Jeśli dodać do tego niesłychanie serdeczne przyjęcie, jakie zgotowali nam Czesi, sprawnie i mądrze rozłożony program raidu — otrzymamy całość wycieczki, którą długo i mile będziemy wspominać.

Spływ rozpoczął się dn. 13.8 r. b. w niedzielę rano. Niewielkie miasteczko Budziejowice, b. czyste i ładnie położone nad rzeką. Delegaci przybyli w sobotę wieczorem i tego samego dnia jeszcze poskładali kajaki, by nazajutrz od rana być gotowymi do drogi. Najliczniej reprezentowana delegacja francuska, składała się z aż 4-ch jedynek i 3-ch dwójek. Było to dla nas niespodzianką, gdyż wedle dotychczasowych wiadomości zdawało się, iż sport kajakowy nie istniał we Francji do tej pory. Francuzi potwierdzili to zresztą, mówiąc, że są oni jednymi z nielicznych tylko kajakowców francuskich. Nawet fabryk kajakowych Francja nie posiada wcale, jeżdżą przeważnie na Klepperach lub monachijskich Bergerach. Wesoła, rozkrzyczana banda francuska odrazu zaczęła rej wodzić w naszej gromadce. Było ich najwięcej, byli najbardziej zgrani, ogromnie rozdokazywani. Przenikliwe nawoływania ich przywódcy Mr. Waltera (alzatczyk) przyjęły się natychmiast na raidzie, i te jego Oui-tu-tu-tu czyniło poważną konkurencję miejscowemu ahoj. Oprócz sympatycznych Francuzów, było na raidzie: 2 Anglików, 1 Duńczyk, 1 Holender, 1 Austrjaczka, 5 Polaków i — mnóstwo Czechów. Ci ostatni towarzyszyli nam na kajakach i kanadyjkach, zmieniali się ustawicznie, przybywali coraz to nowi. Stale prowadzili nas: p. Pach — prezes Klubu Wodnych Turystów w Pradze, który był wogóle admirałem wycieczki, oraz pp. Glogar i Pradach w charakterze przewodników jechali dwójką na czele i wskazywali drogę.

Spływ zaczął się, jak dla nas, t. j. Filipa (tak się zwie nasz kajak) i jego załogi pod znakiem pecha. W Budziejowicach otwarto śluzę, przez którą wszyscy zjeżdżali. Filip miał ster nie w porządku, o sternik przed wyjazdem nie sprawdził, jak on funkcjonuje, i w chwili zjazdu przez śluzę ster był skrzywiony, tak, że na to, by prowadzić łódź prosto, trzeba go było ciągnąć trochę na lewo. Tymczasem sternik trzymał ster idealnie prosto, i z tego powodu łódź szła idealnie na prawo, szorując przez cały czas zjazdu o prawą ścianę śluzy. Że nic w tym kajaku nie pękło, a skończyło się tylko na starciu lewego boku pokładu, było oczywistem szczęściem w nieszczęściu. Jednak było nam przykro! Wszyscy dobrze zjechali, a my? No, trudno, ponieważ, jak nam objaśniono, pierwszego dnia nie było po drodze żadnych większych przełomów i zalew fal nam nie groził, puściliśmy się w dalszą drogę z dziurą w pokładzie, reparację odkładając na wieczór.

Po drodze pokazano nam pałac w Hluboce, bogaty, ze śladami niemieckiej kultury, otoczony pięknym parkiem, własność — jak prawie większa część terenów, położonych nad Wełtawą — bogacza czeskiego Szwarzenberga. Po zjedzeniu obiadu i zrobieniu odpowiedniej ilości zdjęć — popłynęliśmy dalej. Teraz zaczęła się cudowna droga. Lasy wspaniałe (własność Szwarzenberga), cudowna soczysta zieleń wzgórz. Krajobraz nie tak dziki i rozległy, jak na Waagu, ale za to niewypowiedzianie wdzięczny. Gdy słońce chyliło się ku zachodowi, wszystkie kajaki i kanadyjki zbliżyły się do siebie, płynąc jednym szeregiem przez całą szerokość rzeki (obserwując się nawzajem nieśmiało — jak zwykle bywa z początku), Czesi wydobyli mandoliny i rozpoczęli zgodnym, zgranym chórem swoje pieśni. My jechaliśmy w milczeniu, obserwując tylko i słuchając (i fotografując tudzież). Szlachetne w kształcie kanadyjki,

szczepiły się razem, obok kilka czeskich kajaków, i śpiewali, śpiewali (powiada przysłowie, że „co Czech, to muzykant").

Około godz. 6-ej p. p. stanęliśmy na nocleg. Miejsca na obozowanie są w Czechach wyznaczone i zakupione przez Czeski Związek Kanoistów. Są to pola i łąki ogrodzone i oznaczone wielką literą „T" (tabor) i trójkątnym żółtym znakiem, umieszczonym na brzegu rzeki. Tam może każdy, zrzeszony w jakimkolwiek klubie, należącym do Związku, postawić sobie namiot za opłatą 1 korony (27 gr.) za noc. Prawie cały górny bieg Wełtawy to rezerwat, dbają więc Czesi o ten swój park narodowy.

Ten pierwszy kamping był bardzo przyjemny. Na zielonej, soczystej polance, wśród górzystego lasu. Niedaleko gospoda, w której można było dostać wszelkiego rodzaju żywności — gospodarz sprzedawał jednak tylko po jednej kromce chleba i określonej ilości mleka — w słusznej obawie, by wszystkich jednakowo obdzielić. Ponieważ Francuzi nie gotowali sobie sami, zawsze towarzyszył naszym przewodnikom ten kłopot, by obozy rozbijać w pobliżu schronisk. Kłopot nie był wielki. Czesi mają takich wodnych schronisk aż 52! Można tam dostać żywność i spanie z odpowiednią zniżką dla zrzeszonych. Niektóre schroniska dalej nad Wełtawą cudownie przylepione do gór i skał nadbrzeżnych. Jak orle gniazda! Po posiłku (dla załogi Filipa — zacerowaniu dziury w pokładzie), Czesi zaprosili wszystkich do wspólnego ogniska. Wielkie polana drzewa, ułożone w wysoką stertę, skwierczały i paliły się — aż huczało. Ponieważ był to pierwszy dzień spływu, wszystko miało jeszcze oficjalny i pompatyczny charakter. Przy ognisku przywitał zebranych oficjalnem przemówieniem p. Pach, po czesku i niemiecku, odpowiedział mu po francusku i niemiecku p. Walter, po polsku — p. mjr. Sekunda, po niemiecku—Anglik, potem Duńczyk. Gdy skończyły się mowy, wszystkie zebrane u ogniska narodowości odśpiewały swe hymny narodowe. Potem przykładnie, zerkając tylko na siebie (zwłaszcza panów niepokoiła bardzo rzeczywiście ładna francuzeczka), rozeszli się wszyscy do domów — przepraszam, namiotów.

Następnego dnia zaczęła się Golgota! Oto trzeba było przejechać ni mniej, ni więcej, tylko 10 śluz (rys. 4)! I to nie przejechać, a przenieść. Po podjechaniu do takiej śluzy, trzeba było wyładować wszystkie rzeczy, przenieść kajaki, znów zapakować do nich rzeczy i dalej jechać. Nic dziwnego, że już przy 3-ej śluzie wszyscy potracili humory, a po 5-ej nikt nie patrzał na cudne widoki nadbrzeżne, na orgję poprostu cudownych, różnorakiego gatunku drzew. Przenoszenie ciężarów, ładowanie i wyładowywanie bagażów przytępiło naszą wrażliwość. Pod koniec dnia, Francuzi na jedynkach (nie mieli zresztą prawie wcale bagażu) wyraźnie stracili cierpliwość i zaczęli przeskakiwać śluzy. Początek dali właściwie Czesi na kanadyjkach, którzy wyrzucali rzeczy na brzeg i skakali na pustych kanadyjkach. W ślady jedynek poszły dwójki, z początku z jednym tylko wioślarzem, a potem już z dwoma. Następnego dnia (było do zrobienia jeszcze 7 śluz) nikt już nie przenosił kajaków. Wszyscy wyrzucali rzeczy na brzeg i skakali na pustych składakach przez śluzy.

Takie skoki należą także do przyjemności, i choć nie są trudne, jednak dają dużo emocji, zwłaszcza z początku. Trzeba wysterować na sam środek śluzy, odbić się mocno, a potem woda porywa i sama niesie spadkiem wodospadu w dół. W dole woda się kłębi i dziób kajaka trafia albo w górę fali, albo w jej dół i zależnie od tego nalewa się mniej lub więcej wody. O ile fartuch jest szczelny, cała fala przelewa się po powierzchni, tylko siedząca z przodu osoba zostaje zalana, fala poprostu chlusta na nią. O ile jednak fartuch nie zapina się szczelnie, zawsze woda wedrze się do środka, i siedzi się po biodra w wodzie, a rzeczy mokną.

Drugiego dnia śluz, kto żył, suszył rzeczy przy ognisku. Wieczorne ognisko weszło w stały zwyczaj na naszym raidzie. Wszyscy już się poznali, wszyscy śpiewali swe piosenki. Alzatczyk Mr. Wolf z przedziwną sprawiedliwością pilnował, żeby wszystkie narodowości dochodziły do głosu. Po odśpiewaniu kilku piosenek przez Czechów i Francuzów, domagał się głośno: La Pologne! a potem zachęcał parę Anglików (było ich tylko dwoje i śpiewali bardzo cieniutkiemi i nieśmiałemi głosikami) i jedynego Duńczyka do popisów. Czesi są bardzo muzykalni, zresztą byli w swoim terenie, mieli zgrany chór i mandoliny do akompanjamentu. To też ich piosenki wychodziły najlepiej. Francuzi stale popisywali się „Madelon" (wszyscy to z niemi zresztą śpiewali) i całym szeregiem rytmicznych, żywych piosenek.

My wyciągaliśmy, jak mogli: Wędrujemy borem, lasem... Czerwony pas... Miałeś chłopie... i legjonowe piosenki. Niestety, nie było między nami dobrych śpiewaków, to też nie wiem, czy nasze pieśni zrobiły należyte wrażenie na cudzoziemcach.

Ognisko bratało nas coraz bardziej. Wszyscy się już znali, a Czesi nauczyli nas swych piosenek. Najbardziej podobało się: tańcuj, tańcuj, wykrucaj... Tę piosenkę śpiewali również Francuzi, choć nie rozumieli ani słowa, stale powtarzający się refren „trala la" znakomicie ułatwiał im zadanie.

Po drodze zwiedziliśmy jeszcze zamek Żwikow wysoko na górze położony, skąd roztaczał się cudny widok na



Krajobraz z nad Wełtawy.



Słuchaliśmy w milczeniu śpiewu Czechów.

Wełtawę i wpadającą doń Ołtawę. 5-go dnia raidu (czwartek) osiedliliśmy się na wyspie i nastąpił cały dzień wypoczynku. Można było spokojnie się umyć, zrobić manicure (tylko że na te spracowane ręce nie było lekarstwa), poprać wszystko (aby godnie się zaprezentować w Pradze), dokładnie wysuszyć namioty i rzeczy. Zrobiliśmy mały wypad w okolicę, która tu naokoło jest wybitnie górzysta, góry porośnięte bukowym lasem, albo pokrajane w różnokolorową szachownicę uprawnych pól (żniwa w całej pełni — zboże wszędzie w snopkach), no i oczywiście zwiedziliśmy ruiny hradu (zamku), których mieliśmy do wyboru aż 3. Pod wieczór przyjechała delegacja z Pragi (samochodem) i przywiozła poczęstunek. Niezliczoną ilość butelek piwa, olbrzymi kosz serdelków (specjalność masarska m. Pragi) i wyborne precelki. Pieczywo czeskie — coś wybornego, bułeczki, rogaliki, precelki rozpływają się w ustach — lepsze od najpyszniejszych ciastek. Gaz rozweselający, zawarty w piwie, podziałał podniecająco na towarzystwo. Pieśni przy ognisku śpiewano z niesłychanym zapałem i humorem, a przybyły z Pragi przedstawiciel klubu Warjag, typowy Czech, wesoły i rozhukany, przekrzykiwał z p. Walterem Oui-tu-tu-tu. Zdolna bestja, odrazu chwycił ten okrzyk — my uczyliśmy się go przez 2 dni!

Siedzielibyśmy bez końca przy tem ognisku, tak było serdecznie i przyjemnie i wesoło. Pociągaliśmy z butelek, gadali, śpiewali, słuchali śpiewu Czechów (tego dnia chór wzmocniony przez przybyłych z Pragi, wyjątkowo dobrze funkcjonował) — zwłaszcza jedna piosenka „Kaktusy”, śpiewana solo z refrenem, powtarzanym przez całą gromadę, była śliczna. A ognisko trzaskało, dym szedł w niebo, to słał się po ziemi, iskry sypały się naokoło przy każdem dorzuceniu polan. „Przyłóż drewek do ogniska, bo mi zimno boki ściska”... śpiewaliśmy, — jakoś wyjątkowo nikt dziś nie suszył nic przy ogniu. Ba! przecież to dzień wypoczynkowy, nie skakało się po śluzach, fale na przełomach nie zalewały kajaków... Siedzielibyśmy tak długo w noc, gdyby raptem, nie wiadomo z jakiej chmury, nie spadł deszcz. Raptowny i ulewny. Rozbiegło się bractwo po namiotach, chroniąc przed deszczem, i tak zakończył się ten ostatni wieczór przy ognisku.

Następnego dnia wyruszyliśmy bardzo wcześnie. Już o 7-ej r. wszystkie kajaki były na wodzie. Dzień był śliczny, rzeka dymiła, jakby się woda gotowała, słońce złociło wierzchołki gór. Było nam trochę smutno (ostatni dzień na wodzie!), trochę podniecała nas ciekawość, jak to będzie w Pradze. Przewodnicy wzięli bardzo szybkie tempo, p. Walter zakrzyknął, aż mu wszystkie góry odpowiedziały Oui-tu-tu-tu, co niektóry kajak podjął okrzyk, a potem już jechaliśmy w milczeniu, tylko wiosła śmigały. A Wałtawa, jakgdyby chcąc zostawić na pożegnanie jak najmilsze wspomnienie o sobie, pokazała nam tego dnia streszczenie wszystkich swoich wdzięków. Więc najprzód góry skaliste, wysokie, dzikie, potem wysokie rozległe, porośnięte ciemnym borem, potem dolina rzeki zwężała się, zaczynała się orgja drzew przeróżnych, buki, dęby, brzozy, topole, świerki, wszystko pomieszane, poplątane między sobą gałęziami i pachnące, pachnące... świeżo i pobudliwie...

A potem znowu wzgórza zielone i wzgórza z polami uprawnemi. Po drodze zatrzymaliśmy się jeszcze w schronisku na śniadaniu, gdzie, Francuzi mieli sposobność zastosować swoje stałe: Est ce bon pour l'estomac? A potem już widać było, że duże miasto niedaleko. Zaczęły się fabryk zabudowania, rzeka pogłębiła się i po drodze minęliśmy pierwszą stację statków parowych. Żegnaj, cudna Wełtawo!

Gdy dojechaliśmy do Zbrasławia (10 klm. od Pragi), wyszli na nasze spotkanie dygnitarze Związku Kanoistów w Pradze z przewodniczącym gen. Klecandą na czele. Rozpoczęły się powitania, mowy, zwiedzanie pałacu, podwieczorek i t. d. Potem już jazda do Pragi. Wyciągniętem tempem pędziliśmy do miasta, aby przed ostatecznym celem naszej podróży, którym był „Yacht-Klub Czeski”, wstąpić do Klubu Turystów Wodnych, który był klubem „Taty”. Tak przezwaliśmy p. Pacha, i tam pożegnać omal ze łzami w oczach naszego admirała. Wszystkie kajaki z raidu i jeszcze wiele innych czeskich kanadyjek zawinęło do tej przystani. Znowuż mowy, podziękowania „tacie” i wspólnie odśpiewana „tańcuj, tańcuj”. Na tem zakończył się raid po Wełtawie. O tem, jak serdecznie przyjmowano nas w Pradze, jak wszystkie kluby chciały nas u siebie gościć, jak wożono nas motorówką od klubu do klubu i wszędzie witano owacyjnie, wlewano dzbany wina, o tem, jak miło było na herbatce u gen. Klecandy w jego patrjarchalnym staro-czeskim domu na Hradczynie, z cudownym tarasem, z którego widać było, jak na dłoni, całą starą Pragę, trzeba opowiedzieć oddzielnie. Czesi czekali na Polaków, jak na najmilszych braci, wszędzie podkreślali swe braterstwo z nami, kto umiał, starał się rozmawiać po polsku. Ahoj! mili pobratymcy, do zobaczenia w Polsce!

A. Kowalska.



Przenoszenie kajaków przez śluzę.



Skok przez śluzę.

42 dni w walce z Atlantykiem

W Nr. 16 „Sportu Wodnego” podaliśmy krótkie informacje zaczerpnięte ze źródeł angielskich, o podróży polskiego jachtu „Dal” z Gdyni na Bermudy. Notatka podana w tłomaczeniu in extenso budziła odrazu szereg wątpliwości, podaliśmy ją jednak jako pierwszą, a radosną dla polskiego jachtingu wieść.

Korzystając z chwilowego pobytu w Warszawie, jednego z uczestników por. Witkowskiego, śpieszymy, aby niedoskonałą relację sprostować i uzupełnić.

Przyp. Red.

Dnia 6 czerwca 1933 roku opuścił Gdynię jacht „Dal”, na którym trzech jachtsmenów - poruczników: Andrzej Bohomolec, Jerzy Świechowski i Jan Witkowski ruszyło w podróż. Celem wyprawy był New - York. „Dal” jest to mały jacht przybrzeżny długości 8 m. 75 cm., o spiczastej rufie z ożaglowaniem typu slup, lok. 40 m², konstrukcji Siedlera z Gdańska. Jacht ten po dwóch latach poszukiwań odpowiedniego do wyprawy statku, udało się znaleźć por. Witkowskiemu. Cena kupna wraz z późniejszemi gruntownemi remontami wyniosła ok. 11.000 zł.

Jacht żeglował pod banderą Oficerskiego Yacht Klubu Rz. Pol.

Na pokład, prócz załogi, zabrano na 100 dni żywności, na którą składało się: makaron, ryż, „Corned Beef”, masło świeże w lutowanych blaszankach, szmalec, pomarańcze, cebule, i nieco kartofli, oraz dużo słodyczy, marmelad i t. d. Wody zabrano 620 l. w 4 bańkach szczelnie lutowanych, 3 bańkach 50 l. i 10 bańkach 10 l. W ciągu całej podróży kłopotów z aprowizacją nie było.

Sprzęt nawigacyjny stanowiły: mapy szczegółowe Bałtyku, wybrzeży, morza północnego, Francji i Stanów Zjednoczonych, oraz mapa pilotowa Atlantyku. Z przyrządów nawigacyjnych sekstans, 2 kompasy, i solidny zegarek - „cebula” zamiast drogiego chronometru. Prócz tego w Hawrze uzupełniono sprzęt nabywając okazyjnie 5-lampowe radjo, które odbierając czas z wieży Eifla jeszcze w odległości 3000 mil oddało niezwykle cenne usługi. Pierwotnie zamierzano odległość Hawr — New York przebyć jednym skokiem, płynąc drogą t. zw. wielkich żaglowców, tnąc zatokę Biskajską, mijając Azory, aż do passatu i na nim do prądu meksykańskiego. Ze względu na to, że silne wiatry passatu zbyt byłyby forsowne dla słabego jachtu, drogę obrano nieco bardziej na północ od linji wielkich żaglowców, aby płynąć „płytkim passatem”, gdzie wiatry nie przekraczają normalnie 6 stopni Beauforta.

Po wyjściu 6 czerwca z Gdyni skierowali się żeglarze znanym szlakiem na Kopenhagę (a nie na kanał kiloński, jak pisano), stąd ominąwszy przylądek Skagen halsowano do La Manche'u. Sztormowa pogoda, mgły i niepomyślny wiatr oraz przykra fala morza Północnego dały się bardzo we znaki. W nocy nie palono świateł pozycyjnych, które i tak by gasły. Wymagało to jednak dużej czujności ze strony załogi ze względu na dużą ilość szlaków okrętowych.

Od brzegów Anglji, skierowano jacht ku kontynentowi i wykorzystując prądy przybrzeżne dzięki posiłkowaniu się tablicami przypływowo - odpływowemi, posuwano się dość raźno naprzód mimo niepomyślnych wiatrów i pogody. Tu jacht miał pierwszą awarję. Na wysokości Cap Griz na 40 mtr. rzucono kotwicę, na silnym prądzie. Gdy rano chciano odejść, nie sposób było kotwicy wydobyć. Zaczepiono o łańcuch 3 talje, szarpnięcie i.... łańcuch pękł. Kotwica została na dnie. Następnego dnia naprzeciw Boulogne znów kotwiczono, aby przeczekać zły czas. Tym razem udało się po 20 minutach zejść z kotwicy dzięki pomocy żagli. (Patent nie wskazany na codzień).

Dnia 24 czerwca zawinęła „Dal” do Hawru, gdzie w wewnętrznym porcie stanęła przy molo jachtowem.

W Hawrze spędzono 14 dni. Przez ten czas naprawiono gruntownie cały takelunek, wzmocniono związanie nadbudówki kajuty z kadłubem, upakowano sprzęt i opatrzono jacht na długą podróż, aż do New Yorku.

Wreszcie dnia 8 lipca ruszono w drogę przy silnym wietrze, który po wyjściu w morze miał kierunek dla że-



Jerzy Świechowski i Jan Witkowski na jachcie „Dal”.



Stawianie złamanego masztu.

glugi niepomyślny. Znów trzeba było lawirować długiemi halsami ku wyspie With, stąd pod przylądek Cap de la Hague i znów ku Anglji. Gdy jacht znajdował się w pobliżu Plymouth, por. Bohomolec dostał silnego ataku sercowego, skierowano zatem „Dal" do portu, by doktór mógł choremu udzielić koniecznej pomocy. Wchodzono do portu z 10 na 11 lipca wśród mroków nocy, kierując się na silną latarnię morską u wejścia.

Jak już wiemy, żeglarze nasi, nie posiadając dokładnych map wybrzeża angielskiego, posiłkowali się generalną mapą niemiecką, która bardzo niedokładnie obrazowała sytuację. Zdecydowano się jechać „na czucie" z lewej strony latarni. Jacht szedł pół wiatrem mimo refów około 8 węzłów. Nagle w mroku wyłoniły się przed bukszprytem skały. Sytuacja była tragiczna, bo „Dal" mijając zaledwie o 20 mtr. latarnię po prawej stronie, weszła do kanału portowego. O północy zakotwiczono w porcie jachtowym. Niestety, i tu los prześladował żeglarzy. Kotwica zaczepiła o stary łańcuch okrętowy spoczywający na dnie. Ponieważ szkoda było tracił kotwicę, postanowiono wykorzystać pomoc bosmana miejscowego Yacht - Klubu, który ofiarował się kotwicę oswobodzić podnosząc łańcuch z dna, nim jednak ten przybył, jacht sam zeszedł z kotwicy i pędzony przez przebój szedł na brzeg.

Załoga siedziała w kajucie. Zaalarmowana zmianą w kołysaniu, wyskoczyła na pokład. Rzucono obie kotwice z burtę, jacht jednak pędził. Z opresji wybawiła jacht motorówka bosmańska, która rzuciła hol i ściągnęła „Dal" do portu rybackiego, znacznie spokojniejszego.

Wreszcie 15 lipca przy zachodnim wietrze siły 3 ruszono na południo - zachód, biorąc kurs SW na Azory.

W zatoce Biskajskiej mijano często duże rybackie kutry. Improwizowane regaty kończyły się z reguły zwycięstwem „Dali". Plagą tych dni były cisze, które opóźniały podróż. Między 10 a 14 godziną, jacht rzucało na martwej fali. Mimo to posuwano się dzięki szkwałom dochodzącym do siły 6 dość szybko, tak że średnio na dobę robiono ok. 120 mil. 23 lipca, aby zbliżyć się do „drogi żaglowców", wzięto kurs bardziej na południe przy wietrze wschodnim. Do tej pory przeważały wiatry północne.

28 lipca „Dal' minęła Azory w odległości ok. 220 mil a Maderę ok. 280 mil.

Stąd wzięto kurs bardziej na zachód, idąc naogół ok. 200 mil ponad drogą żaglowców. W tym czasie por. Bohomolcowi zdarzył się przykry wypadek. Pragnąc wyłowić pływającą „pokrzywę morską", której właściwości nie znał, doznał silnych oparzeń kwasem i szoku nerwowego. Po paru dniach ból minął. Pokład trzeba jednak było sparzyć wrzątkiem, aby zmyć resztki złośliwego kwasu.

Od 9 sierpnia zaczęły się niespodzianki. I tak w nocy przechodziły burze elektryczne, szczególnie silne w nocy 15 sierpnia. W czasie tych burz, mimo niewinnych obłoczków, niebo powlekało się całą siecią błyskawic, których bywało po kilka na sekundę. Olinowania jachtu nie można było się dotknąć, a skóra cisnęła głowę, jak pod ciężarem.

Jacht szedł pełnym wiatrem, po południu uderzył niezwykle silny szkwał do 11 stopni Beauforta. Uratowano żagle przez wysokie podciągnięcie bomu topenantą. Gdy szkwał minął, opuszczono grot, żeglowano na samym foku. Szkwały zrywały z fal grzywy, zalewając pokład słonym deszczem, przed którym nie bronił improwizowany parawanik brezentowy na rufie.

16 sierpnia spotkano niemiecki parowiec „Frida Horn", dokoła słońca ukazało się piękne, lecz i złowrogie „halo", zapowiedź przykrych zmian atmosferycznych.

17 sierpnia obserwowano na morzu najpiękniejszy zachód słońca. Wśród ciszy niebo zasnute chmurami wszelkich kryształów, czarowało niezwykłą grą barw. Dnia tego, jak to później stwierdził urząd meteorologiczny na Bermudach, narodził się cyklon.

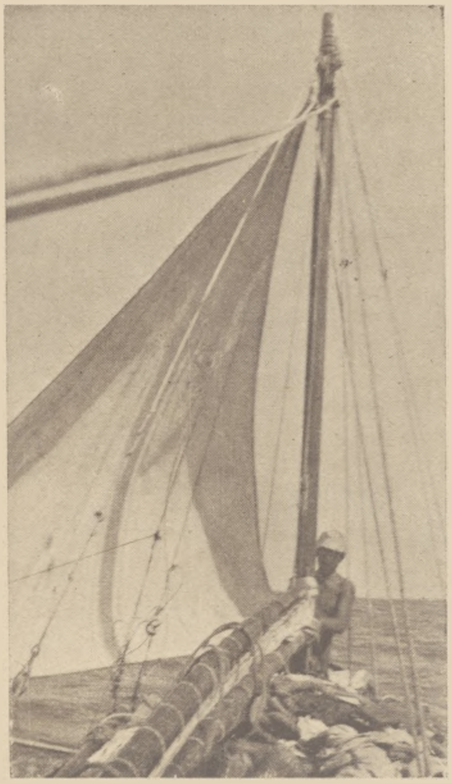
17 i 18 sierpnia wiały wiatry wschodnie o zmiennej sile.

18 sierpnia na noc wobec pogarszania się pogody, postawiono żagle sztormowe. Określono ze zmian ciśnienia i pogody drogę cyklonu, zaczęto z niej uciekać. Ponieważ „Dal" znajdowała się w lewej bezpiecznej połówce, szła pełnym lub w trzy ćwierci wiatru, robiąc po 8 węzłów.

19 sierpnia o 23 godzinie warunki się tak pogorszyły, że trzeba było rzucić dryfkotwę. Barometr spadał po 3 mm/godz. Cyklon deptał po piętach.

O świcie 20 sierpnia o godz. 3 rano stan barometru wynosił zaledwie 732 mm!

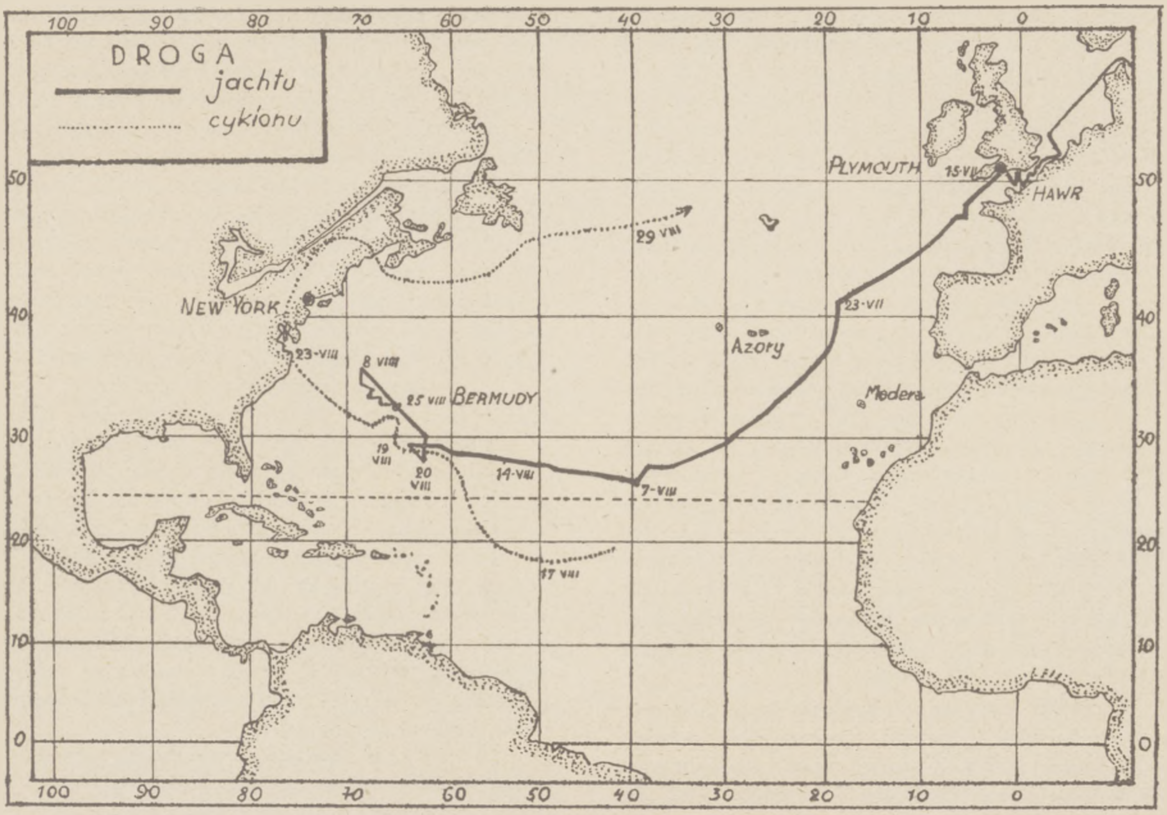
Jacht na dryfkotwie stał jednak dość dobrze w 5 rumbów do wiatru. Przyszło wreszcie starcie z cyklonem. Zło-



Jacht „Dal" po katastrofie.



Jerzy Bohomolec przy sterze, na lince J. Świechowski.



Podróż jachtu „Dal” przez Atlantyk.

wrogi sztyl, nowy wiatr o 90⁰, wzmagający ciągle na sile. O godz. 7.30 nagłe bujnięcie jachtu. I na moment cała załoga znalazła się na suficie kajuty. Jednocześnie przez właz wejściowy zatkany brezentem runęła woda. Wszystko trwało ze 2 sekundy. Jacht się wyprostował. Wody było równo z kojami. Jeszcze parę takich porcyj, a jacht pójdzie na dno. Przechył obliczono na około 120⁰. Maszt bowiem wszedł pod wodę i złamał się przy prostowaniu jachtu, poniżej salinga. Na pokładzie został goły pień, stenga, wanty pływały za burtą. Zerwało również dryfkotwę i uwiązane do nadbudówki zapasowe drzewa.

W pół godziny prowizorycznie dało się jacht „uporządkować”. Ściągnięto i uwiązano do poręczy pokładu resztki masztu i „klamoty” przewiązano z góry nadwerężoną nadbudówkę. Rzucono za burtę nową tymczasową dryfkotwę z dwóch belek na 30 m. linie. Na nowej dryfkotwie jacht stał bardzo niespokojnie, ustawiając się 9 rumbów do wiatru.

Przechyły dochodziły do 70⁰. Wciąż trzeba było wypompowywać wodę z wnętrza jachtu.

Około godz. 11 znów wstrząs i przechył około 90⁰, znów maszt idzie do wody, znów woda wlewa się do kajuty. Radjo zalane nie działa. Siła wiatru ok. 50 m/sek. stopni Beauforta.

Wreszcie spada ulewa uśmierzająca falę.

Od północy z 21 na 22.VIII fala jest już równa, obliczalna. O 6 rano 22.VIII zaczynają się próby stawiania masztu.

O godz. 12 w południe określono pozycję, postawiono żagle.

Okazało się, że cyklon zniósł „Dal” o 100 mil na **O N O**. Ze względu na opłakany stan takielunku wzięto kurs na latarnię Gibbs Hill. Jechano pod zrefowanym grotem. Grota sztormowego użyto jako prowizorycznego foka. Całość ożaglowania wynosiła ok. 25 m. kw. Wiatry z południowego wschodu o sile 5—9 stopni. Dzienna droga około 60—70 mil.

25.VIII wieczorem z odległości 20 mil zauważono światła Gibbs Hill zaledwie o 2⁰ w prawo od kursu. Całą noc przestano w dryfie. Wiatr w nocy spruł grot wzdłuż refu. Rano po naprawieniu grota, kierując się locją francuską, skierowano się do portu Ellys, płynąc od południowschodu. Jest to jednak droga bardzo niebezpieczna, naszpikowana podwodnemi rafami, dostępna dla płytkich łodzi o 2 stopowem zanurzeniu. Dokładnej mapy Bermud na „Dali” nie było. Mimo uwagi kil trzykrotnie stuknął o dno. Z Ellys przyholowała „Dal” rybaka-pilota do Sommerset, gdzie jacht odwiedzili pierwsi goście, doktór z kwarantanny, ks. Hill i t. d.

Holowani przez motorówkę, 26 sierpnia o godz. 15 zawinął jacht do portu Hamilton. Na brzegu czekali miejscowi dostojnicy, zarząd Brytyjskiego Yacht Clubu, i tłumy publiczności. „Dal” odprowadzono do stoczni, a załogę do lokalu klubowego, gdzie czekał zorganizowany na ich cześć bankiet, wieczorem rozmieszczono dzielnych żeglarzy po kwaterach prywatnych.

Pobyt na uroczych Bermudach trwał tydzień. „Dal” otrzymała nowy maszt i olinowanie, naprawiono również nadbudówkę. Kosztowało to 20 funtów!

3 września rano opuścił jacht Bermudy, biorąc kurs na New York.

Od 3—5.IX panuje cisza, 5-go wieczorem łamie się nadwerężony już poprzednio bukszpryt.

6.IX po południu silne szkwały.

7.IX por. Bohomolec ma silny atak sercowy. Po naradzie „Dal” zawraca na Bermudy, wypatrując jakiegoś statku, by oddać chorego.

10 września cumuje jacht ponownie w Sommerset na Bermudach. Podróż trzeba było narazie przerwać. Razem przebyła „Dal” 6.100 mil. Podróż trwała 95 dni, z tego

36 zeszło na postoje w portach. Odcinek Plymouth — Bermudy przebyto w 42 dni 16 godzin, pokrywając szlak długości 4.065 mil.

W czasie podróży żeglarze mieli 10 dni kompletnej ciszy, 4 dni mgły, 7 pogód sztormowych, 3 szkwały o sile do 11 st. Beauforta. 12 godzin sztormu na morzu Północnem, i cyklon przed Bermudami.

Droga cyklonu według danych stacji meteorologicznej na Bermudach wyrysowana jest na załączonej mapce. Szybkość wiatru cyklonu oceniono u wybrzeży Ameryki w Norfolk na 80 mil na godzinę! Miarą jego siły były spowodowane na lądzie i morzu spustoszenia. Zginęło w walce z nim okł. 45 jednostek pływających. Duży okręt „Madeson" stracił nadbudówkę, w miastach nadbrzeżnych fale oceanu wtargnęły na ulice, zalewając piwnice i partery mieszkań. Wicher w Waszyngtonie zrywał dachy i poniszczył budowle. W świetle tych danych potwierdzonych przez urząd meteorologiczny na Bermudach i wycinki z prasy („The Mid Ocean"), występuje w całej pełni hart ducha i sprawność załogi. Warto uprzytomnić sobie, że „Dal" jest niemal o trzy metry krótszy od słynnego „Firecresta". Mimo to walkę z cyklonem przetrzymała zwycięsko.

W świetle faktów, czyn Bohomolca, Świechowskiego i Witkowskiego urasta do rzędu najwyższych wyczynów nietylko sportu polskiego, lecz i światowego. Umieli to ocenić urodzeni żeglarze z Brytyjskiego Yacht Clubu na Bermudach.

Myślę, że czyn ten znajdzie również należyty oddźwięk w Polsce.

Tonny.



Widoczek z Bermud.

Trzytygodniowa bajka

„Polonją" dookoła Europy. *Dokończenie.*

Miarowym ruchem potężnych maszyn „Polonji" idziemy przez rozsłonecznione fale morza Śródziemnego ku Pireusowi. „Dolce far niente" — prawdziwy odpoczynek. Kąpiele słoneczne na dziobie i, wbrew słusznym zakazom, gdzieniegdzie na innych pokładach. Kąpiele w basenie o temperaturze do 26 st. w cudnej o zielonym połysku wodzie, co utrzymuje ciało na powierzchni nawet wbrew chęci, dowodzą, że połów monet, rzucanych z pokładu, w porcie Algeru, przez nurków arabskich nie jest nadzwyczajnym wyczynem. Moneta, rzucona do wody, ciężko i powoli wdół zapada. Ujęcie jej przez nurka odbywa się na dnie, lecz najwyżej na dwumetrowej głębokości. Krążymy po licznych pokładach, częstokroć utrudniając prace załogi. Wytężamy wzrok, starając się dojrzeć pląsy delfinów, w nadziei zawodnej ujrzenia rekina. Dzień schodzi. Następuje noc pełna czarów. Ślad „Polonji" fosforyzuje. Konstelacje gwiezdne w niesamowitych pozycjach. Wielka Niedźwiedzica przekrzywiona wisi nad horyzontem. Czasomierze zbuntowane odmawiają posłuszeństwa. Co parę dni wskazówki ulegają przesunięciu. Naprzód. W tył. Aż czasomierz staje — zbuntowany niesamowitem kręceniem w różne strony. Przestrzeń i czas nie istnieją. Przebłysk nirwany.

Wzgórza na horyzoncie. Sycylja. Idziemy, niestety, dość daleko, aby nawet przez pierwszorzędne szkła nic nie widzieć. Wzgórza bezleśne. Zarysy miasta. Cypel skały. Za nią Palermo. Wszystko ginie w opalowej powłoce.

Na północy szereg wzgórz, występujących z morza. Wulkany. Stromboli, Volcano i t. d. Dzisiaj nieczynne. Jutro mogą buchnąć ogniem i parą. Wstrząsnąć wybrzeżem Italji. Zdmuchnąć z oblicza ziemi Messynę. Przez cieśninę Messyńską idziemy w nocy. Zwisa nad nią łuna. Znawcy starają się upewnić, że to Etna. W rzeczywistości powódź świateł tworzy nad Messyną aureolę.

Dzień następny spotyka nas kołysaniem. Wiatr z Adrjatyku kołysze „Polonją" z boku na bok. Trwa to krótko. Zwrot na południe i wybrzeża Grecji uśmierzają kołysanie. Zarysy lądów, wysp. Kraina odwiecznej legendy. Wkraczamy w krainę bajek Hellady. Mijają wzgórza w pastelowych kolorach. Namiot niebieski, zwisający nad różowo-żółtemi wzgórzami, zapatrzonemi w niebiesko-zielone o złotym połysku fale, gdzieniegdzie usiane skrzydłem białego żagla. Jesteśmy na szlaku. Mijają parowce, psując nastrój. Następuje noc druga, parna, przesiąknięta zapachem morskiej soli.

O świcie zarysy Grecji. Panorama o dużym rozmachu. Pireus i Ateny z Akropolisem, wyraźnie królującym nad miastem. Na szczycie Partenon. Wydaje mi się, że zbliżamy się do czegoś bardzo drogiego, bardzo znanego od lat dziecinnych. Z klechd wyjętego. Stłoczeni na jednej burcie, wydaje się, że pochylamy korpus „Polonji" w stronę Aten. Flaga Code'u wzywa pilota. Jesteśmy w Grecji.

Z Pireusu do Aten kilka kilometrów pośród rozsianych na piasku, małych domków. Ani krzty zieleni. Kawałek autostrady asfaltowej bez chodników. Wjeżdżamy do miasta. O teraźniejszości Aten lepiej nie wspominać. Trzy pretensjonalne pałace — małpujące cuda Akropolisu — wywołują niesmak. Jedynie „Nieznany Żołnierz" z dwoma rycerzykami na straży w białych spódniczkach i pantoflach z ogromnemi pomponami — ratuje sytuację. Ulice — to kawiarnie jedna przy drugiej. Chodniki zatłoczone tłumem, podskakującym na połamanych w sposób niesłychany płytach. Warszawskie chodniki to ideał.

Uciekamy ku przeszłości. U stóp Akropolisu zwaliska teatru z szeregiem foteli z marmuru o pięknie rzeźbionych poręczach. U dołu wyryte imiona tych, co prawo zagłębiać się w tych fotelach posiadali. Piaszczysta droga prowadzi w górę. Po złomach różowego marmuru wstępujemy coraz wyżej, wkraczając w kolumnadę. Propyleje. I znowu schody prowadzą w górę, po przez kolumnady, aby za chwilę odkryć wizerunek Partenonu i Karjatyd. Całość różowo - złota. Zbita, stłuczona, poharatana na tysiące zwalisk i kamieni, lecz jakże wspaniała. Stajemy zdumieni. Należy tutaj w ciszy wpajać wzrok w złomy przeszłości. Niestety, jest to niedziela i tłum ludzki pokrywa szarą falą złocisto-różową przeszłość Hellady. Na stopniach obtłuczonego Erechtejonu z karjatydami co chwila ktoś pozuje do zdjęcia. Sześć karjatyd, każda o innym wyrazie oblicza, zdawałoby się z litością spozierają na ciżbę ludzką u stóp swoich. Wokoło panorama Aten. Króluje Partenon złocisty w blaskach zachodzącego słońca. Wspaniały zarysem kolumnady w szczerbach i rysach pośród złomów i zwalisk, które zlepić w formy przeszłości czynią starania nowe pokolenia Hellady.

Na drugi dzień zwiedzamy Eleusis. Rumowiska, z których wyłonić zarysy przeszłości jest próżną pracą. Nie pozostało niemal nic. Jamy i gruzy z zarysami potłuczonych rzeźb.

Akropolis króluje. Poza Akropolisem — świątynie Jowisza, Tezeusza są to małe rzeczy.

W nocy wychodzimy w morze ku Dardanelom. I po raz pierwszy spotyka nas deszcz w ciągu paru godzin. Morze Egejskie. I, nakoniec, w promieniach zachodzącego słońca Dardanele. Na lewym brzegu obelisk ku pamięci tureckich rycerzy, co w Wielkiej Wojnie polegli. Zwaliska fortecy. Następuje noc ostatnia przed Konstantynopolem. Na pokładzie zespół artystów-turystów organizuje rewję z dochodem na rzecz domu marynarza w Gdyni. Rewja pełna wesela i humoru. A dalej bal Kapitański w strojach balowych. Uciekamy o ile można wcześniej, aby ze wschodem słońca ujrzeć wyłaniające się z oparów mgieł minarety „Aya Sofya", „Suleymaniye", „Sultan Ahmet" i innych. Ostatnia bajka.

Przed nami Konstantynopol. Iluż byłych władców — cel pożądań. Panorama identyczna z tą z przed lat tysiąca. Bosfor i Złoty Róg mieniące się tysiącem barw. Chaos okrętów, barek, łodzi, motorówek w ciągłym ruchu. Dzisiaj wprowadza je w ruch szary tłum, bezbarwny, w strojach europejskich. Zdarto z głów fezy pod karą więzienia. Tłum kobiet porzucił haremy i zasłony. Konstantynopol zatracił bezpowrotnie barwę wschodu. Gdzieniegdzie przejdzie mułła w czałmie. Muezeinów nie słychać. W ogromnych meczetach mało prawowiernych. Sprzedaje, kupuje i tłoczy się w wąskich ulicach, w korytarzach bazaru ten sam tłum — szary i mało ciekawy. Kupiec podaje cenę dziesięciokrotną, wprowadzając cudzoziemca w dezorjentację zupełną co do faktycznej ceny przedmiotu. Spotykany na ulicy szewc z Wilna wyjaśnia, że w Konstantynopolu wszyscy wszystkich oszukują i dlatego należy, kupując, zaczynać od $^{1}/_{10}$ określonej przez kupca ceny. Nie wiem, czy tak było dawniej?

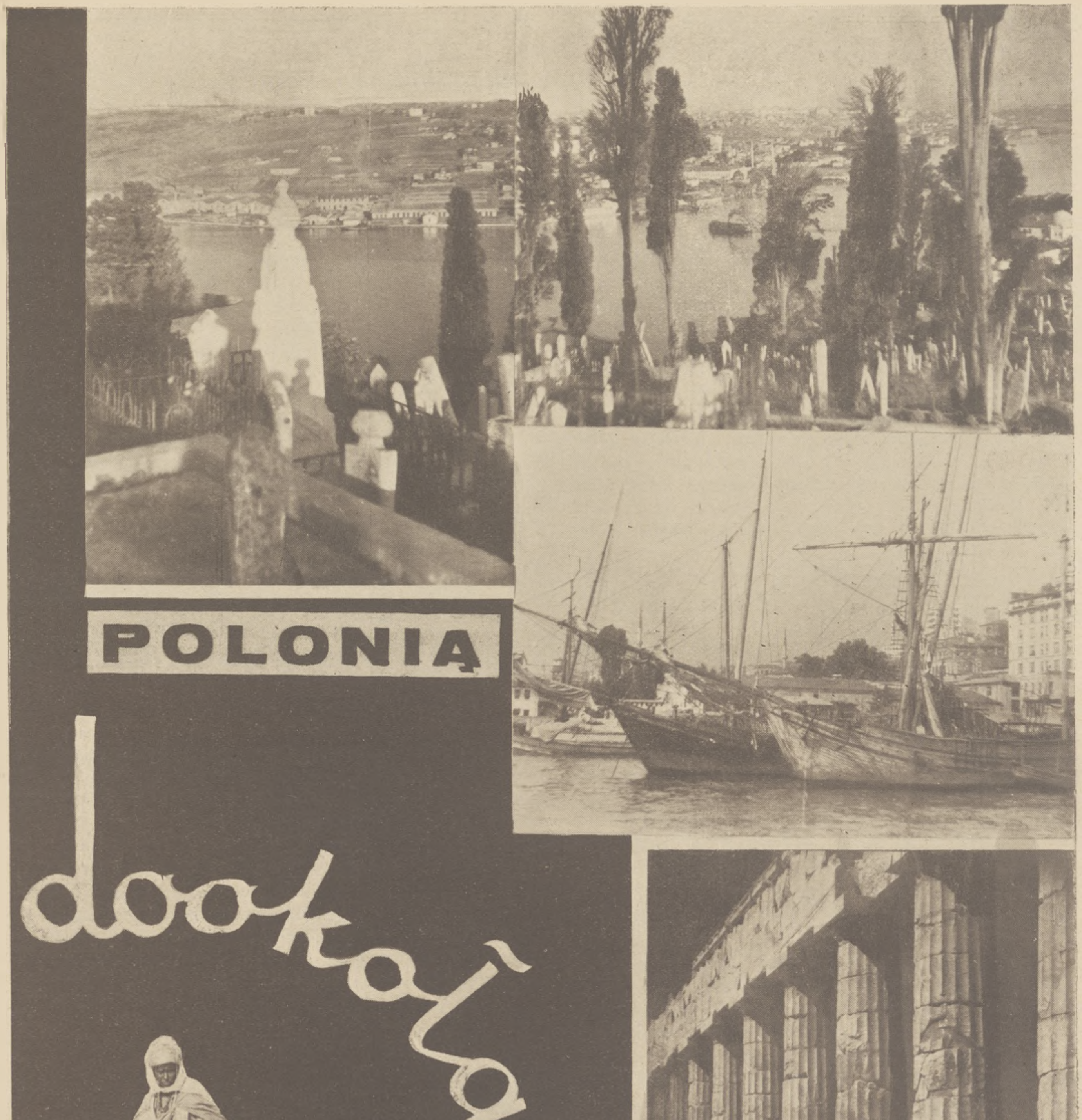
Ogrom wnętrza meczetu „Aya Sofya" sprawia potężne wrażenie. Łuki giną w cieniu. Przez okna wpadają snopy promieni słonecznych, grając barwami nad przedmiotem oświetlonym. Podłoga pokryta setkami bezcennych dywanów, nad któremi nisko zwieszają się setki żyrandoli. W bocznej nawie mułła tłumaczy kilkudziesięciu wiernym, zapewne, strofy koranu. Obok tłum niewiernych, szurgając pantoflami na trzewikach, wysłuchuje „niemieckich kazań" o przepychu i przeszłości „Aya Sofya", niezmiennie zaczynających się od „meine damen", „meine herren". Uciekamy od tych wstrętnych wyjaśnień nietylko ze względu na niemczyznę, niczem nie wytłumaczoną, lecz i dlatego, że tłok wysłuchujących tych kazań psuje nastrój wielkiej powagi, jaką posiada jedyna w swoim rodzaju świątynia, jaką jest „Aya Sofya". Władcy Turcji nie umieli nic lepszego stworzyć i dlatego inne meczety, budowane przez Sulejmana Wspaniałego, Ahmeta i t. d., zachowują matematycznie wzór „Aya Sofya". Bizantyjskie kopuły z minaretami wokoło. Z oddali szereg tych meczetów sprawia wrażenie potężnych roślin, wybuchających zielenią wspaniałych liści, wokół których strzeliły w góry wyniosłe kwiaty minaretów. Jedno z drugiem nic wspólnego. Całość dziwnie harmonijna. Obok „Aya Sofya" otwarte są podwoje „Starego Seraju" z szeregiem pawilonów, b. haremami i skarbcem sułtanów. Na stoku dziedzińca około marnej budki siedzi pokraczna postać bez zarostu, więcej szeroka, niż wysoka. Ostatni eunuch haremów sułtańskich. Trudno sobie wyobrazić coś bardziej komicznego, udającego wielką powagę. Humoreska. Pokoje, zamieszkałe ongiś przez „validę", matkę sułtana, sprawiają wrażenie operetkowych dekoracyj. Pomiędzy pawilonami najciekawszy bagdadzki, wyłożony blado-niebieską majoliką. Obok, tarasy z widokiem na Marmara, Bosfor i Złoty Róg. Siedzimy niemal godzinę, wpatrzeni w mieniące się wody, wspominając legendy o „czajkach" kozackich, które szablą i ogniem niejednokrotnie przed oczy Władców Wschodu sięgały. Tłum z przewodnikiem zmusza do ucieczki. Skarbiec sułtanów. Tysiące bezcennych strojów, mebli, tronów wysadzanych drogiemi kamieniami. Metrowe zawoje b. władców. Krzywe szable, wysadzane brylantami. I pośród tego chaosu strojów — ręka i część czaszki św. Jana Baptysty od czasów bizantyjskich, w ręku Turcji. Ręka w złoto oprawna. Przez wycięty otwór widać brunatną skórę. Jeden palec podkurczony. Czy nie podlegałaby zwrotowi do Rzymu. Wystawiona na widok publiczny pośród strojów i kosztowności — urąga losowi. Obok, bezcenne zbiory, przeważnie, chińskiej porcelany, pośród której setki talerzy seledynowych, rzekomo, posiadających właściwość zmiany koloru pod wpływem trucizny. Obstalunek sułtański. Sekret zatracony.

Dzień drugi poświęcamy Bosforowi. Dążymy motorówką ku cmentarzom Ejubu, skąd roztacza się widok na cały Bosfor aż po minarety Istanbulu. Na dole meczet z dziedzińcem pod tysiącletniemi platanami, wobec których platany w Canossie w Jugosławji są małemi dziećmi, aczkolwiek twierdzą, że liczą sobie lat 1.000 wieku. Za bronzową kratą grobowiec świętego. Podchodzą kobiety, szepcząc słowa modlitwy i gładząc jednocześnie pieszczotliwie kratę bronzową. Kiepska droga prowadzi na szczyty cmentarza pośród tysięcy nagrobków zapuszczonych, poobijanych, częściowo zużytych na stopnie. Pomiędzy mogiłami pasą się dwa osły. Uporczywa myśl wraca. Czy dawniej było taksamo? Ze szczytu widok przepiękny. Lśni Bosfor, jak tafla złota. Minarety strzelają w niebo wzniosłemi iglicami. Z nieba bucha żar słoneczny. Siedzimy godzinę, drugą. Cisza dzwoni w uszach. Wracamy. Wieczorem wspaniała kolacja w restauracji rosyjskiej.

Trzy doby zbyt mało, aby poznać Konstantynopol. Jest to rzut oka. Wieczorem dnia trzeciego wychodzimy przez Bosfor ku morzu Czarnemu, aby na dzień drugi zejść na ląd w Costanzy i pożegnać „Polonję" z najmilszym kpt. Stankiewiczem i całą załogą, której nie mało kłopotów przyczyniliśmy swoją niesfornością.

Trzytygodniowa bajka miała się ku końcowi. Obyśmy, schodząc na ląd, zechcieli stwierdzić, że dla obywatela Polski „navigare necesse est".

Wacław Szadurski.



Od góry: Cmentarz EIUB i Złoty Róg; niżej: żaglowce w Złotym Rogu, Parthenon, obrazki z Algieru.

Fot. W. Szadurski.

O program żeglarstwa

Jest rzeczą niezrozumiałą, dlaczego żeglarze tak mało się interesują sprawami wewnętrznemi żeglarstwa. Ludzie, wykazujący na wodzie dużą aktywność, milczą nawet wtedy, gdy chodzi o zagadnienie najbardziej żywotne. Wszystko zwykło się spychać na Zarząd, „który do tego jest”.

Poza okresem Sejmiku Żeglarskiego, na którym toczą się tradycyjne formalne obrady, panuje cisza, i to nie złowroga cisza przed burzą, będąca wyrazem gromadzenia jakiejś nowej energji, lecz błoga cisza zimowej drzemki.

Bierność ogółu żeglarzy rozgrzesza w dużej mierze Zarząd, który nie pilnowany, idzie po linji mu najmilszej, zaniedbując rzeczy mniej przyjemne i efektowne.

Krytyka poczynań Zarządu jest dorywcza, wąska, osobista. Nie stawia programów, nie rzuca haseł, idei, nie wskazuje celów. Ogranicza się do skarg i dąsów, biadań i stękań, nad szczegółami małego znaczenia. Tymczasem ważą się wielkie sprawy, stają przed żeglarstwem polskiem poważne zagadnienia, które muszą być rozwiązane zbiorowym wysiłkiem.

Nie wystarcza dać się rządzić. Trzeba stworzyć silną, świadomą swych żądań opinję, opracować na najbliższe lata program.

Od paru lat wzięliśmy kurs na morze. Zapatrzeni w dalekie horyzonty, upojeni swem „bohaterstwem” straciliśmy z oczu ląd. Wokół dzieje się tyle nowych rzeczy. Otwierają się nowe możliwości. Nawa żeglarska trzyma jednak stale jeden kurs, poza nim nic nie widzi. Żegluje z olimpijskim spokojem. Sprawy śródlądowe sportowo-regatowe poszły w kąt, znalazły się w n-tej kolejce spraw, nie budzą niczyjego zainteresowania, toczą się same prawem bezwładności.

Nie trzeba chyba tłomaczyć, że jest to wielki błąd. Ograniczanie się do morza a zaniedbywanie zaplecza, wód śródlądowych, to podcinanie gałęzi, na której się siedzi.

Wielką zasługą obecnego zarządu jest związanie naszego żeglarstwa z morzem. Jednolity system szkolenia, przeszkalanie narybku na morzu ma przez nikogo nie kwestjonowane wielkie znaczenie wychowawcze i państwowe. W ten sposób każdy żeglarz polski staje się żeglarzem morskim, rzecznikiem w społeczeństwie idei morskiej.

Takie postawienie sprawy jest wielkim plusem na koncie P. Z. Ż. Lecz na szkoleniu nie ograniczają się zadania P. Z. Ż.! Co najmniej 80% morsko szkolonych żeglarzy pracuje na lądzie. Nawiązanego kontaktu z morzem nie będzie mogło utrzymać. Nie można materjału tego zmarnować. Za wiele trudu, za wiele pieniędzy kosztowało szkolenie, aby tych ludzi pełnych entuzjazmu dla morza i żeglarstwa tracić na zawsze.

Trzeba organizować żeglarstwo śródlądowe, ogarnąć nowe tereny, nowe organizacje. Gdzie tylko znajdzie się woda, musi powstać klub żeglarski, skupiający ludzi, żyjących myślą o morzu.

Trzeba postarać się o udostępnienie żeglarstwa, przez dostarczenie taniego, dostępnego dla szerokich warstw inteligencji pracującej sprzętu, któryby był własnością osobistą żeglarzy.

Dotychczasowe typy, piątki, dziesiątki, dwunastki i t. d. są jeszcze zbyt drogie. Skandynawja, Niemcy, pokazały właściwą drogę. Rozpowszechniono tam typy mieczowych kajaków żeglowych, popularne klasy A, B, C, D, o połowę tańsze, od najtańszych dziś „piątek”.

Dzięki propagandzie kajakarstwa, do wody garną się masy. Znaczny procent tych tysięcy marzy o żeglarstwie. Niestety, Polski Związek Żeglarski tego nie widzi.

Coraz więcej organizacyj zaczyna interesować się żeglarstwem poza plecami P. Z. Ż. Organizują żeglarzy dzikich harcerze, strzelcy, kajakowcy, i t. d.

P. Z. Ż. daje się ubiec w tym wyścigu o „dusze”, choć jest najbardziej uprawnionym ich ojcem i opiekunem.

Dziś P. Z. Ż. jest tylko egzekutywą P. U. W. F. i P. W., co, jak myślę, nie jest po myśli tej instytucji.

Zamiast stworzyć plan użaglenia całej Polski, kierować ruchem z góry, P. Z. Ż. daje się nieść wezbranemu nurtowi. Nic dziwnego, że wkrada się t. zw. popularnie „bałagan”. Szerzy się dzikie żeglarstwo tak na wodach śródlądowych, jak i na morzu.

Element ten (ożywiony skąd inąd najlepszemi chęciami), kompromituje swą prezencją jak i umiejętnościami żeglarskiemi polski jachting (vide liczne tegoroczne awarje).

Zadaniem P. Z. Ż. jest ludzi tych ująć w karby, nietylko nauczyć sztuki żeglarskiej, lecz i wychować na jachtsmenów.

Konjunktura jest na to idealna, trzeba tylko widzieć i chcieć.

Rozumiem ludzi morza, którzy wyznają łacińską moksymę „navigare necesse est, vivere non est necesse”, ci mają wrodzoną abominację do lądu.

Gorzej, że abominacja ta udziela się i urodzonym śródlądowcom, którzy „nie pracując na morzu, odpoczywają na lądzie”. Sprawa jest pilna i ważna. Kwestja wód śródlądowych jest dla Polski równie doniosła, jak posiadanie własnego morskiego wybrzeża. Kraj musi być związany ściśle z morzem siecią dróg żeglownych, kanałów. Morze i śródlądzie stanowić musi jeden system gospodarczy. Aby to nastąpiło, należy rozbudzić zainteresowanie do wód śródlądowych, należy potworzyć placówki, któreby potrafiły na właściwem forum wywalczyć prawa dla polskich wód. Zapominając o rzekach robimy krzywdę morzu, które o tyle przedstawia dla nas wartość o ile jest sprzęgnięte z całym krajem!

Obecny Zarząd P. Z. Ż. spraw tych nie docenia.

A jak gospodaruje na morzu?

Niestety i tu polityka P. Z. Ż. jest zbyt wąska i jednostronna.

Zacznijmy od spraw organizacyjnych. W r. b. wystąpiła na morzu z dużym rozmachem nowa organizacja Akademicki Związek Morski.

Nie wiem, jaki jest jej stosunek prawny do P. Z. Ż.

Mam jednak wrażenie, że instytucje te istnieją luźno, obok siebie.

W P. Z. Ż., nikt zdaje się nie zatroszczył się o to, by nowy twór organizacyjny podporządkować P. Z. Ż., który w myśl statutu winien zrzeszać i reprezentować ogół polskich żeglarzy, jako najwyższy i jedyny żeglarski związek państwowy.

Sprawa jest drobna, lecz ważna. Wymaga do załatwienia odrobiny czasu i dobrej woli. Zaniedbanie jej może łatwo doprowadzić do ostrych konfliktów, które zdarzają się zawsze tam, gdzie dwie organizacje konkurencyjne znajdą się na jednym terenie.

Opracowanie „modus vivendi” — rozgraniczenie interesów tych organizacyj, jest już dziś sprawą pilną.

Przejdźmy do dziedziny „polityki zagranicznej”.

P. Ż. Z. uprawia politykę zaścianka. Nic nie słychać

o jakiejś, choćby czysto reprezentacyjnej współpracy na terenie J. Y. R. A. (Międzynarodowego Związku Żeglarskiego).

Nie bierzemy żadnego udziału w życiu tego związku, nie zajmujemy się kwetjami, które są troskami jej członków. Nie mamy też styczności ze Związkami Żeglarskiemi państw bałtyckich, nie interesujemy się tem co świat żeglarski robi, nie staramy się go zapoznać z rezultatami naszej pracy.

W całej zagranicznej żeglarskiej prasie fachowej nie było dotąd, ani jednego artykułu o polskim jachtingu, choć byłby to temat dla pism tych ciekawy, a dla nas o dużem znaczeniu propagandowem.

Nie można pracy na morzu ograniczać do ram Ośrodka P. U. W. F. i P. W. oraz paru podróży prywatnych jachtów. Najwyższy czas wejść do rodziny żeglarskiej świata. Zadokumentować swą obecność przez udział w jego pracach, regatach.

Sukces regat „bornholmskich" powinien nas zachęcić do nawiązania kontaktu sportowego z państwami bałtyckiemi.

W 1936 roku czeka nas Olimpjada. Organizują ją jak wiadomo wrogie nam hitlerowskie Niemcy.

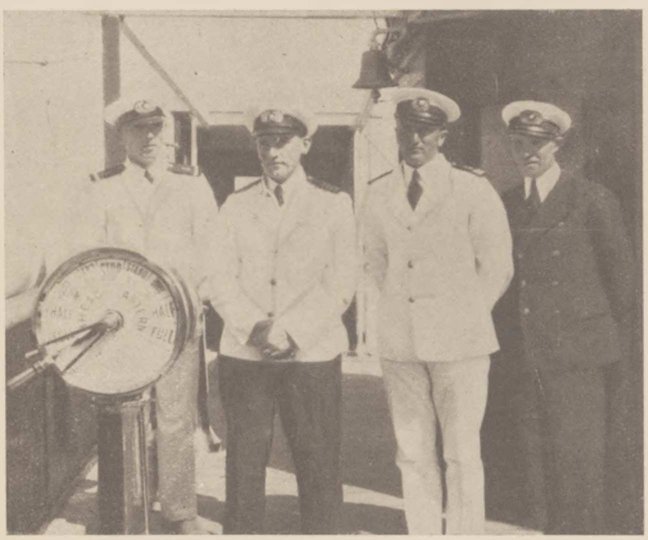
Obowiązkiem P. Z. Ż. jest przygotować wyborową ekspedycję polską. Na starcie regat olimpijskich nie może brakować polskich jachtów, jest to sprawa „prestiżu" Polski. Musimy zadokumentować, że jesteśmy już dziś narodem morskim. Udział Polski w regatach olimpijskich, to najlepszy dowód wieczystego „ślubu Polski z morzem", i najlepszy atut w rękach polskiej propagandy.

W chwili, gdy oczy całego świata zwrócą się na Olimpjadę nie może zbraknąć polskiej bandery!

Mamy jeszcze niemal trzy lata! Jest już za pięć dwunasta; dużo jednak jeszcze można odrobić. Nie szczędząc wysiłku możemy wysłać ekspedycję godną Polski i jej aspiracyj. Stawka jest wielka i nie wolno nam jej zmarnować. Debjut polskich jachtów na Olimpjadzie musi dojść do skutku i musi być udany.

P. Z. Ż. sprawą tą się nie zajmuje, jak wogóle nie zajmuje się sprawą jachtingu regatowego. A szkoda, wielka szkoda!

Pozostają do omówienia sprawy wewnętrzne. Wśród pięknych wyczynów indywidualnych poważne zaniedbania organizacyjne.



Oficerowie s/s „Polonja", kpt. Stankiewicz (drugi z lewej) z oficerami.

O dzikiem żeglarstwie już mówiłem.

Pozostają braki niezależne od P. Z. Ż., na usunięcie, których jednak P. Z. Ż. mógłby mieć poważny wpływ.

A więc brak w Gdyni zimowiska dla jachtów, bardzo jeszcze niedoskonały port jachtowy, wreszcie brak terenu na którym możnabyześrodkować pracę ideowo-żeglarską.

Były już poruszane*) projekty organizacji „Domu Żeglarskiego" z hotelikiem, bibljoteką, i muzeum żeglarskiem. Dom taki byłby doskonałym ośrodkiem propagandy zarówno wewnętrznej jak i zagranicznej. Sprawa warta zachodu.

Są to jednak zagadnienia dalsze, nie tak pilne jak organizacji „dzikiego żeglarstwa", i przygotowań olimpijskich.

Moja dzisiejsza wiązanka ma więcej kolców, niż róż, nie przeto by kłuć kogoś, lecz by zwrócić uwagę żeglarzy na zaniedbania jakie dla zdrowia i harmonijnego rozwoju polskiego żeglarstwa, muszą być usunięte. Róże, komu należy, złoży Sejmik Żeglarski. Dla siebie zarezerwowałem, niewdzięczną rolę krytyka, który jeśli szukał dziury to z szczerej troski o dobro żeglarstwa i z tęsknoty za jasną myślą i twardą dłonią, którąby pokierowała jachting polski ku tym wyżynom na jakich stanęło polskie lotnictwo.

Skrzydła Polski na morzu muszą być równie piękne jak Jej skrzydła w powietrzu!

A. Heinrich.

OD REDAKCJI: W następnym zeszycie ukaże się artykuł poruszający sprawy jachtingu akademickiego.

Na jachcie przez Atlantyk.

W najbliższym czasie wyruszyć ma z Gdyni na jachcie, przerobionym z kutra rybackiego, harcerz Wiesław Olszyna-Wilczyński z Warszawy. Zamierza on odbyć podróż do Nowego Jorku. Wyprawa odbyć się ma w porozumieniu i pod opieką władz naczelnych Związku Harcerstwa Polskiego.

Jeżeli wyprawa dojdzie do skutku i uwieńczona będzie powodzeniem, to będzie to, po jachcie „Zjawa" Władysława Wagnera, drugi jacht polski, który przebędzie Atlantyk.

Zamknięcie sezonu w Oficerskim Yacht - Klubie R. P.

Dnia 22 października r. b. nastąpiło zamknięcie sezonu na przystani Oficerskiego Jacht-Klubu przy licznym udziale członków. Uroczystość rozpoczęto od zgrupowania się członków przy maszcie klubowym, pod którym przemówienia wygłosili prezes rady naczelnej, gen. Kasprzycki i prezes Pol. Zw. Żeglarskiego, gen. Zaruski. Następnie odbyło się opuszczenie bandery, poczem w lokalu klubowym dokonano wręczenia dyplomów i nagród. Przed rozdaniem nagród przemówił komandor klubu, płk. Spałek, charakteryzując pracę tegoroczną klubu, poczem wręczono nagrody za regaty żeglarskie, a mianowicie: klasa H. — ppłk. Grodzicki, klasa V — Kuczyński i Szporek, klasa 12-ta — Bociański i 45 dyplomów sternikom i żeglarzom śródlądowym. Na zakończenie odbyło się zebranie towarzyskie, połączone z dancingiem, gdzie w miłym nastroju bawiono się do późnego wieczora.

*) Patrz „Sport Wodny" Nr. 14 z 1932 r.

„Dar Pomorza"

Od naszego korespondenta p. Z. Pankiewicza, odbywającego podróż na żaglowcu „Dar Pomorza", otrzymaliśmy pierwszą korespondencję z drogi, którą podajemy. Dalsze artykuły ukażą się w zeszytach następnych.

Przypisek Redakcji.

Przypuszczając, iż żeglarzy naszych zainteresują szczegóły dotyczące jedynego polskiego rejowego żaglowca, „Dar Pomorza", podaję jego opis może niezbyt dokładny, ale pozwalający zorjentować się w całości. „Dar Pomorza" jest to fregata o pojemności brutto 1560 tonn.

Wybudowany został w Hamburgu w roku 1909 dla marynarki niemieckiej jako statek szkolny. Po wojnie światowej otrzymali go Francuzi, od nich też w r. 1929 kupił go Komitet Floty Narodowej, z funduszów, zebranych przez społeczeństwo pomorskie. Statek przeznaczony został dla Państwowej Szkoły Morskiej i nazwany „Pomorze". W zimie 1929 r. przyjęty od Francuzów, odpłynął z nieliczną załogą holenderską pod kierownictwem oficerów polskich do Danji, celem remontu. W drodze z St. Nazaire u wybrzeży Penmarch w zatoce Biskajskiej statek zaskoczył niezwykłej siły orkan, który zdryfował go na niedostępne ostre skały.

O kilkadziesiąt metrów od skał, na jedynej kotwicy przez trzy doby walczyła dzielna załoga z rozszalałym żywiołem. „Pomorze" jednak wytrzymał szturm olbrzymich fal i został uratowany. W roku 1930 statek przybył do Gdyni, gdzie przejęła go Szkoła Morska i wówczas też przemianowano go na „Dar Pomorza".

Cały korpus zbudowany jest z blachy stalowej grubości 10 mm. Długość jego wynosi 72 mtr. (z bukszprytem i bukszpirem 91,5 mtr.). Największa szerokość 12.6 mtr. Zanurzenie u rufy 5,2 mtr. Statek posiada wewnętrzny balast kamienny o wadze 650 tonn. Na trzech masztach, z których grot ma 42 mtr. wysokości, a 0,75 mtr. średnicy przy pokładzie, podnosi się 25 żagli o łącznej powierzchni 1600 m^2. O rozmiarach żagli poszczególnych zorjentować się można, wiedząc, że np. grot-reja ma 25,6 mtr. długości. Kolumny masztów, bukszpryt oraz reje, zrobione są z rur stalowych, drewniane są jedynie stengi oraz bukszpir. Każdy z masztów podtrzymuje po 7 want, 3 stenwanty i 2 paduny z każdej strony, pozatem maszty połączone są z sobą sztagami. Liny takelunku stalowego są stalowe o średnicy około 2 cm. Szczegółów takelunku nie opisuję, gdyż każdy znajdzie je w podręcznikach, dla zorjentowania tylko czytelników w ogromie tego skomplikowanego ożaglowania wystarcza powiedzieć, iż komplet lin manilowych, służących do manewrowania żaglami wynosi ni mniej ni więcej tylko 1200 metrów bieżących, zaś komplet lin stalowych oraz łańcuchów drugie tyle.

Ilość lin do manewrowania żaglami z pokładu 150. Na dziobie przymocowane są 2 kotwice główne każda 2340 kg. wagi, pozatem jest kilka kotwic zapasowych — wszystkie systemu admiralicji. Do wyciągania kotwic służy ręczny kabestan oraz braszpil poruszany oddzielnym motorem. Statek posiada pomocniczy motor ropowy Diesla sześciocylindrowy o mocy 430 M.K. efektywnych. W zbiornikach mieści się 30 tonn ropy. W oddzielnej kabinie zainstalowana jest radjostacja nadawcza o mocy 600 Vatt oraz druga specjalnie alarmowa (S. O. S.) o mocy 180 Vatt która energję czerpie z oddzielnych zabezpieczonych akumulatorów. Odbiorcze stacje są duża telefoniczna i koncertowa. Pozatem stacja do radiopelengów. Cała aparatura jest wyrobu i montażu Państwowej Wytwórni Łączności w Warszawie. Akumulatory do radio i do światła ładuje się przy pomocy dynamo, poruszanego oddzielnym motorem. Statek jest wspaniale wyposażony w najnowsze przyrządy i instrumenty jak np. log elektryczny, którego wskazówki znajdują się w kabinie nawigacyjnej, sondę i t. p. Pozatem jest komplet instrumentów nawigacyjnych szkolnych. Wnętrze okrętu podzielone jest na kilka wodoszczelnych przedziałów łączonych hermetycznemi drzwiczkami. Na dziobie mieści się stała załoga „Daru Pomorza", na śródokręciu są sale mieszkalne uczniów, na rufie zaś sala wykładowa, kabiny oficerów, messa i salon. Pokład na dziobie i rufie jest prawie na jednym poziomie, na śródokręciu zaś 2,5 mtr. niżej zato otoczony wysokim relingiem.

Poziomo korpus podzielony jest zasadniczo na 3 piętra. Na pokładzie stoi sześć szalup ratunkowych, mogących pomieścić całą załogę t. j. 94 ludzi zaopatrzonych w żywność, kompasy rakiety i t .d. — pozatem szalupa pomocnicza i motorówka. Wszyscy uczniowie Szkoły Morskiej podzieleni są na trzy t. zw. odwachy czyli wachty z oficerem na czele. W razie manewru bardziej skomplikowanego, jak np. zwrot, wywołuje się na pokład całą załogę. Przy zwrocie uruchomić należy wielką liczbę lin a każdą linę pomimo talji ciągnąć musi kilku ludzi. Ponieważ liny grube i nieraz znacznej długości ludzie, ująwszy ją w ręce biegną po pokładzie dokąd pozwala miejsce wolne, ci zaś którzy dobiegną wracają znów do tyłu. W ten sposób lina przechodzi nieprzerwanie i szybko przez bloki i w ten sposób stawia się żagle i brasuje reje. Oczywiście przy wielu manewrach niezbędna jest również praca na masztach i rejach co szczególnie przy dużej fali nie jest rzeczą łatwą, tembardziej że wszystko musi być zrobione szybko i dokładnie.

Sterowanie nie przedstawia zbyt wielkich trudności, choć wymaga wprawy i znajomości statku. Na 40^0 odchylenia pióra steru od linji środkowej (ster na burcie) przypada 8 pełnych obrotów koła, oczywiście ruchy kołem muszą być powolne i dość precyzyjne, gdyż dopuszczalne odchylenie od kursu normalnie wynosi 1^0.

„Dar Pomorza" odbywał już liczne szkolne podróże. Był w New Yorku, na Martynice, jest znany w świecie żeglarskim jako statek o niepospolitych zaletach, szczególnie na ciężką pogodę. Przy pomyślnym wietrze osiąga szybkość 14 węzłów jednak przy dużej fali w beidewind dryfuje do 5 rumbów i szybkość jego maleje do 70%.

Dnia 17 września r. b. „Dar Pomorza" wyruszył z Gdyni w siedmiomiesięczną podróż z kandydatami Państwowej Szkoły Morkiej. Droga jego wiedzie przez Kategat i Skagerak, Morze Północne i kanał Angielski do Plymonth w Anglji. Następnym portem będzie Las Palmas na wyspach Kanaryjskich potem Mindello na wyspach na wyspach Zielonego Przylądka. Stamtąd przez Atlantyk „Dar Pomorza" przybędzie do Paranagua w Brazylji. Po kilkotygodniowym postoju poświęconym nauce i ćwiczeniach „Dar" uda się do Kapsztadu w Południowej Afryce skąd przez Lobito w Angoli i Fayal na Azorach powróci do Gdyni. W ten sposób „Dar Pomorza" przebędzie około 21000 mil morskich w linjach prostych.

Z. Pankiewicz.

Jak pracowali pływacy w 1933 r.

Rok 1933 zaznaczył się w historji rozwoju polskiego sportu pływackiego znacznem ożywieniem. Po zastoju i wegetacji w r. 1932, Polski Związek Pływacki dzięki temu, że otrzymał od PUWF pomoc finansową, mógł zaryzykować parę imprez. W roku poprzednim bowiem, zupełny brak rezerw kasowych i niemożność uzyskania od MSZ. subwencyj na wypadek deficytu, zmusiły PZP. do odwołania nawet tradycyjnego meczu z Czechami.

W roku bieżącym natomiast, posiadanie tych rezerw umożliwiło urządzenie zawodów międzynarodowych w lipcu, a gdy te nie przyniosły deficytu, i rezerwy kasowe nie zostały uszczuplone, można było spokojnie urządzać spotkanie międzypaństwowe z Czechosłowacją, którego niedobór nie zachwiał już finansami związku.

Aczkolwiek dwie imprezy międzynarodowe w Polsce w ciągu całego roku to niewiele, zwłaszcza w porównaniu z niesłychanym ruchem, jaki wre latem i zimą w większości związków zagranicznych, to jednak w porównaniu z okresem poprzednim stanowi to już postęp, tembardziej, że obie imprezy były udane.

Zawody międzynarodowe PZP, urządzone w lipcu w Warszawie, uczyniły bardzo wiele dla propagandy pływactwa. Sława Smitha i Simaiki napełniła widownię stadjonu DOK., a niesłychany kunszt mistrzów skoczni pozostawił na widzach niezatarte wrażenie, pozyskując tych widzów definitywnie dla pływactwa. Zawody te, poza stroną widowiskową, stojącą na bardzo wysokim poziomie, i, powiedzmy otwarcie, trącącemi nieco cyrkiem, popisami mistrzów olimpijskich Smitha i Simaiki, zakończyły się wielkim sukcesem czystego sportu. Zawodnicy nasi odnieśli trzy świetne zwycięstwa. Najmniej ważkim z nich był triumf Szrajbmana II, po równej walce, nad Abelsem, który jednak poza Czechosłowacją wielkiego rozgłosu w świecie nie ma; ważniejszy już był bezapelacyjny triumf Karliczka nad Heilingiem, triumf tem cenniejszy, iż uzyskany w czasie, kwalifikującym naszego mistrza crawla grzbietowego do rzędu najlepszych specjalistów w Europie (1:14,1 na setkę), i wreszcie największą zdobyczą tych zawodów było zwycięstwo Bocheńskiego na Szekélym i Meszölym na 200 m., stylem dowolnym, i nierozegrana z Szekélym na setkę.

Bocheński, nad którego karjerą wielu stawiało już krzyżyk, pokazał, że nie zmarnował jeszcze, jak sądzono, swego wielkiego talentu, i że miewa wielkie wyskoki formy. Jego czasy 1:01,6 na setkę, bliski rekordu i 2:20,6 na 200 m. (rekord polski) wskazują, że zawodnik ten, gdy chce, potrafi bardzo wiele.

Niestety, jednak rewanż Węgrów w tydzień i dwa tygodnie potem w Budapeszcie wypadł druzgocząco. Bocheński nie umiał wytrzymać nerwowo naporu tej potęgi, jaką stanowi pływactwo węgierskie, nie potrafił walczyć ze lwem w jego jaskini, i nietylko uległ tym asom, których bił, lub którym był równy w Warszawie, ale ponadto dał się pokonać kilku zawodnikom nieco słabszym, choć w każdym razie należącym do europejskiej ekstraklasy.

Bocheński nie umie długo utrzymywać się w formie, gdyż nie umie zdobyć się na wytrwały i długotrwały trening. Wyskakuje niespodziewanie, jak meteor, pokazuje błysk wielkiej formy, by potem na dłuższy czas gasnąć. Niewątpliwem jest jednak, że po ukończeniu służby wojskowej, którą obecnie odbywa w Krakowie, powróci on jeszcze na wyżyny. W każdym jednak razie załamanie się jego w Budapeszcie zmusiło PZP. do przekreślenia, przynajmniej na ten rok, planów tournée zagranicznej, a w szczególności projektu wysłania go na mistrzostwa Anglji.

Druga impreza międzynarodowa — mecz Polska — Czechosłowacja, mimo niezwykle starannego przygotowania naszej reprezentacji i wystawienia najsilniejszego składu, na jaki nas stać było w tym roku, zakończył się naszą ponowną porażką, tym razem zupełnie honorową. Musimy się tem pocieszyć, że przynajmniej w konkurencjach męskich wykazaliśmy ogólną przewagę kilku punktów nad przeciwnikiem, w niektórych konkurencjach (np. 400 m. st. dowolnym, 4 × 200 m. st. dowol.) mieliśmy nawet wyższość przytłaczającą. Nic to jednak nie pomogło, wobec katastrofalnego spadku formy naszych pływaczek, które mecz zaprzepaściły.

Omawiając nasz bilans międzynarodowy, trzeba stwierdzić, że wciąż jeszcze za mały utrzymujemy kontakt z zagranicą. Poza Bocheńskim ani jeden pływak nie postawił nogi poza granicami kraju. Przyczyniło się do tego z jednej strony stanowisko władz w sprawie paszportowej, z drugiej zaś strony za mały jeszcze rozgłos naszych pływaków, którzy nie dostają tylu zaproszeń, jak np. lekkoatleci. A zaproszeń nie dostają dlatego, że nie utrzymywaliśmy z zagranicą należytych stosunków przez lata, i nikt nas nie zna. Mieliśmy charakterystyczny przykład, że gdy tylko zaprosiliśmy Węgrów i pokonaliśmy ich w Warszawie, nazajutrz mieliśmy telegraficzne zaproszenie dla Bocheńskiego i Karliczka na najlepszych dla nas warunkach. Trzecim powodem niedostatecznego wysyłania naszych pływaków jest to, że mamy krótki sezon, że zimą poważniejszych imprez w kraju nie urządza się dla braku pływalni krytych o należytych wymiarach, i skutkiem tego sezon letni jest niesłychanie przeładowany terminami. Tak więc np. wyjazd Karliczka do Budapesztu nie mógł dojść do skutku, z powodu kolizji terminu z mistrzostwami okręgu.

Postęp naszych pływaków jest bardzo znaczny. Wyraża się on przedewszystkiem w pobiciu szeregu rekordów. W stylu dowolnym Bocheński poprawił czas na 200 m., Karliczek zaś ustanowił nowe rekordy na 300, 1.000 i 1.500 m., przyczem okazał swą zdecydowaną wyższość nad Bocheńskim na dystansach powyżej 500 m. Tenże Karliczek kilkakrotnie poprawiał rekord na 100 m. nawznak, i z niewiadomych przyczyn oszczędził rekordy na 200 i 400 m. nawznak, które były do jego dyspozycji. W stylu klasycznym Pollak i Szrajbman uporali się z rekordami na 100, 200 i 400 m., również niewiadomo dlaczego nie likwidując przy tej okazji lichego rekordu na 500 m. W konkurencjach pań tylko Kratochwilówna, po morderczej walce ze Schramkovą, potrafiła dość wydatnie, bo o 11 sekund obniżyć swój rekord na 400 m. stylem dowolnym.

Jednak nie poprawa wyników zawodników czołowych stanowi o naszym postępie. Bardziej od niej pocieszającym jest niezwykle wydatny skok naprzód wyników przeciętnych czołowej klasy pływaków. Zwłaszcza takie konkurencje, jak 400 i 1.500 m. stylem dowolnym, 100 m. nawznak i 100 m. stylem klasycznym, wykazują ogromne postępy całej naszej elity.

Jak to już zaznaczyliśmy, gorzej, a nawet zupełnie źle przedstawia się sprawa z paniami, które do niedawna stanowiły chlubę naszego pływactwa. Jeżeli chodzi o t. zw. „skokanki", to liczba ich nietylko nie zwiększa się, ale wydatnie maleje. W zawodach między najsilniejszemi okręgami — Śląskiem i Warszawą — obie strony wysta-

wiają do skoków po jednej zawodniczce, bo nie mają więcej. Po wypadku Klauzówny, mieliśmy wątpliwości, czy uda nam się wogóle wystawić dwie zawodniczki w konkurencjach skoków na mecz międzypaństwowy. Z pływaczkami nie przedstawia się sprawa tak katastrofalnie pod względem liczbowym, ale za to poza jedną Kratochwilówną, wyniki są niesłychanie słabe. Wystarczyło, żeby dwie nasze mistrzynie stylów określonych — Nowakówna i Jarkuliszówna — wycofały się z czynnego życia sportowego, by nie było ani jednej godnej ich zawodniczki do wstawienia na ich miejsce. Sztafety reprezentacyjne pań stały na takim poziomie, że musieliśmy tu zgóry rezygnować z walki z Czeszkami.

Największa więc pora zastanowić się nad przyczynami tego stanu rzeczy. Djagnoza jest rzeczywiście bardzo trudna. Zawodniczki nasze bowiem znajdują się dziś w warunkach w porównaniu z latami poprzedniemi w każdym razie lepszych, a więc cofanie się nie jest usprawiedliwione, a z drugiej strony nie mają gorszych warunków niż panowie, którzy przecież poczynili kolosalne postępy.

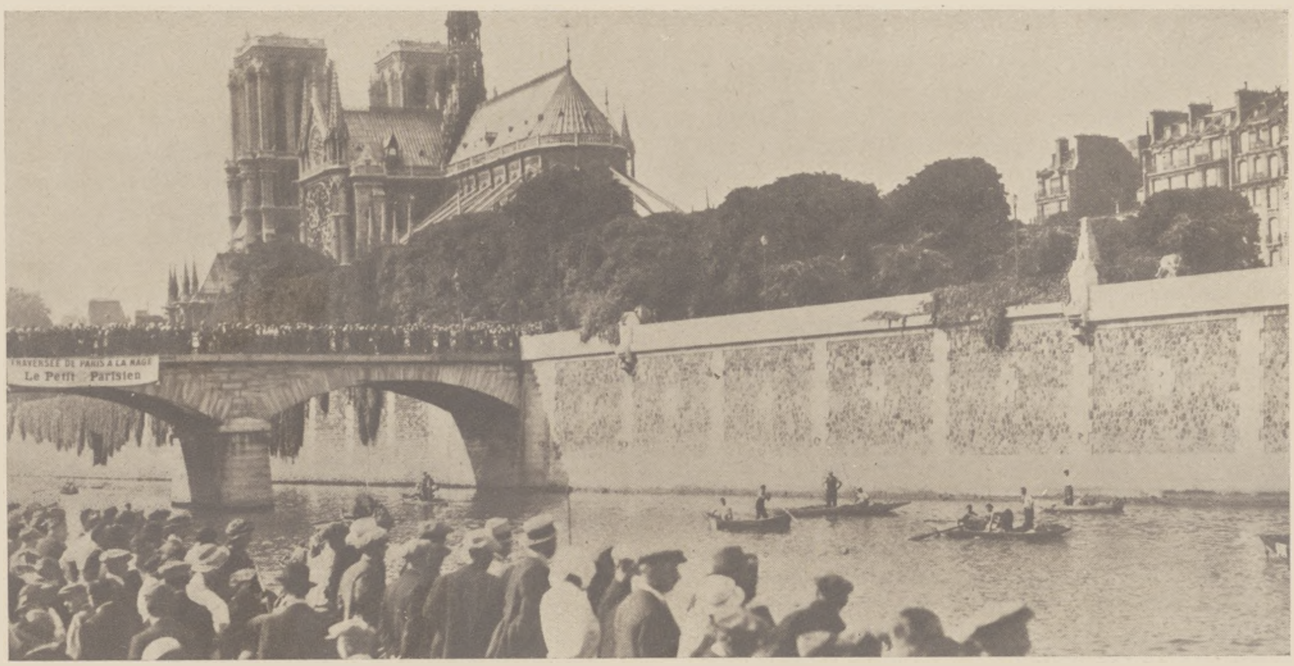
Przyczyn tego stanu trzeba się dopatrywać, tak zresztą jak i przyczyn osłabienia innych działów sportu, w dużym stopniu w ministerjalnych zakazie należenia uczniów do klubów sportowych i w niedostatecznem (ściślej mówiąc żadnem) propagowaniu pływania w szkołach. Pływactwo jest sportem, w którym nie osiągnie się wyników, jeżeli nie zacznie się trenować we wczesnej młodości, niemal w dzieciństwie. Dlatego też tylko młodzież w wieku szkolnym stanowi dla nas narybek, mający szanse osiągnięcia wyników europejskich. Ponieważ chłopcy częściej i łatwiej wyłamują się z pod zakazu, szkodliwość tego zakazu w stosunku do pływania męskiego staje się mniej ostra. Dziewczęta natomiast są mniej przedsiębiorcze, i do pływania w tych warunkach się nie garną. Szkoły żeńskie o pływaniu nie myślą zupełnie (w szkołach męskich jest już z tem znacznie lepiej), i wreszcie znakomita większość pływalni nie posiada dla dziewcząt odpowiednich warunków szatniowych. Chłopcom łatwiej jest iść na pływalnie czy plaże o wątpliwem obliczu obyczajowem i dlatego pływanie jest dla nich znacznie dostępniejsze.

Jeżeli przeto nie rozwinie się intensywnej propagandy w kierunku pływania w szkołach żeńskich, i jeżeli nie utworzy się klubów wyłącznie kobiecych i wyłącznie pływackich — będzie z nami coraz gorzej.

Obok zastoju w konkurencjach kobiecych, musimy zanotować znaczny zastój w skokach, zarówno kobiecych, jak i męskich. Nowych skoczków niema zupełnie, starzy się nie pojawiają. Taka np. Legja warszawska miała przez dwa lata zagranicznego trenera specjalistę w skokach, i nie na wiele się to zdało. Ma ona narybek większy niż inne kluby, ale bezwzględnie niedostateczny i niewspółmierny z dokonanym wysiłkiem. Dla radzenia złemu, trzeba będzie przedewszystkiem postarać się o to, by na wszystkich pływalniach istniały trampoliny jednometrowe, jedyne nadające się do nauki i pierwszego treningu, by trampoliny te były w odpowiednim gatunku i były zarezerwowane wyłącznie dla trenujących. Mamy tymczasem do zanotowania takie anomalje, jak np. to, że zarząd pływalni w Parku Krakowskim, jednej z najstarszych w Polsce, i najbardziej ruchliwych.... usunął skocznie całkowicie! Trzeba było dopiero mistrzostw Polski, by restytuowano jakąś zupełnie niedostateczną trampolinę. Pływalnia „na Buglu" w Katowicach, na której wykwitł EKS. nie ma ani jednej skoczni, nadającej się do użytku. To samo jest z pływalnią Warszawskiego AZS'u. Podajemy jako przykład pływalnie, w których pracują największe i najruchliwsze kluby pływackie. Oczywiście w ośrodkach mniejszych jest jeszcze gorzej.

Oprócz skoczni metrowych, koniecznem jest zainstalowanie t. zw. suchych trampolin, nad piaskiem lub materacem, umożliwiających prowadzenie treningu elementarnego (skoki na nogi, rozbieg, odbicie itd.) przed nastaniem dni ciepłych. W braku suchych trampolin, skoczek początkujący traci pół sezonu letniego na opanowanie pierwszych elementów skoków, zamiast opanować je już wiosną.

* * *



W wyścigu pływackim na Sekwanie wzięło udział 290 pływaków i 40 pływaczek. Na tle kościół Notre - Dame.

O ile skoki i pływanie kobiece przechodzą kryzys, o tyle piłka wodna, która dotąd była naszą bolączką, rozwija się doskonale. Drużyna reprezentacyjna gra bez porównania lepiej niż dawniej. Wynik 1:4 z Czechosłowacją jest najlepszy z dotychczas uzyskanych. Oczywiście nie dojdzie ona do wyników lepszych, jeżeli z zagranicą spotykać się będziemy raz w roku. Trzeba wreszcie skończyć z tym idjotycznym przesądem, iż walczyć można z przeciwnikiem zagranicznym dopiero wtedy, gdy ma się gwarancję, że się go zwycięży. Ponieważ nie osiągnie się poziomu naszego przeciwnika, bez walki z silniejszym, można w ten sposób sto lat czekać na okazję do zwycięstwa.

Jeżeli już sport polski stoi tak niesłychanie wysoko w świecie, że boi się jakiejkolwiek przegranej zagranicą, która ma podobno przynosić mu niesłychaną ujmę (nie boją się takich przegranych Japończycy, Anglicy, Amerykanie, tylko nam to nie przystoi) — to w takim razie sprowadzajmy częściej do Polski waterpolistów zagranicznych. Pozatem dłuższy obóz pod kierunkiem wytrawnego trenera, najlepiej węgierskiego, musi zrobić swoje. W roku bieżącym obóz pod kierownictwem arcymistrza Keserü został w ostatniej chwili odwołany wyłącznie z powodu niemożliwości uzgodnienia jego terminu z terminarzem rozgrywek ligi piłki wodnej. Ponieważ obecnie tak się szczęśliwie złożyło, iż do „Ligi” wchodzą dwie drużyny warszawskie (AZS, Legja) dwie krakowskie (Makkabi, Cracovia) i jedna Śląska (EKS), terminarz rozgrywek o mistrzostwo Polski będzie znacznie łatwiej ułożyć, niż w roku ubiegłym, i przeto pozostanie nam znacznie więcej wolnych terminów na obóz, spotkania towarzyskie i spotkania międzynarodowe.

Bardzo dobre owoce dały pierwsze rozgrywki o wejście do ligi. Przymusowe wciągnięcie do nich okręgu cieszyńskiego, pomorskiego, łódzkiego i lwowskiego żywo zainteresowało te okręgi piłką wodną, mimo, że stoi ona tam na niskim jeszcze poziomie. Aby okręgów tych, które długo jeszcze będą skazane na wczesną eliminację z rozgrywek o wejście do ligi, nie zniechęcać, pożądanem byłoby utworzenie dla nich specjalnej międzyokręgowej nagrody pocieszenia. Taka nagroda (połączona z konieczną subwencją na deficytowe wyjazdy, względnie wymagająca uzyskania wydatnych zniżek kolejowych) mogłaby skutecznie przyczynić się do wciągnięcia okręgów słabszych w orbitę rozgrywek i podnieść ich poziom.

W ścisłym związku z rozgrywkami o wejście do ligi piłki wodnej było przebudzenie się pływactwa lwowskiego, które po długim letargu jakby wróciło na drogę intensywnej pracy i pomyślnego rozwoju.

Jeżeli już mówimy o pracy okręgów, nie można pominąć milczeniem świetnego rozwoju okręgu poznańskiego, który jedyny pracuje skutecznie w terenie i intensywnie propaguje pływactwo poza samym Poznaniem. Ostrów Wielkopolski, Krotoszyn, Swarzędz, posiadają dziś ośrodki pływackie niezwykle ruchliwe, i mimo braku krytych pływalni, uzyskują coraz lepsze wyniki.

W roku ubiegłym 1933 powstaly dwie nowe kryte pływalnie na prowincji: w Przemyślu i w Grudziądzu. Trzeba przeto dołożyć największych starań by były one należycie wyzyskane dla sportu pływackiego, i by nie podzieliły losu najpiękniejszej pływalni krytej w Polsce — w Zgierzu — która nie jest należycie eksploatowana i która nie spełnia swego zadania.

Wdzięcznem wreszcie zadaniem dla Polskiego Związku Pływackiego, zadaniem dotąd niewykonywanem prawie zupełnie, będzie wciągnięcie do świata sportowego tych wszystkich pływalni prowincjonalnych, które nie utrzymują żadnego kontaktu ze światem zewnętrznym, które są sportowo nie wyzyskane, a które mają wszelkie warunki by stać się kwitnącemi ośrodkami sportu pływackiego.

T. Semadeni.

Trójmecz pływacki.

Dnia 5 listopada odbędzie się w Siemianowicach ciekawy trójmecz pływacki nieoficjalnych reprezentacyj trzech miast: Krakowa, Katowic i Siemianowic.

Kraków reprezentowany będzie przez Cracovię, Katowice przez drużynowego mistrza Polski EKS, Siemianowice przez miejscowy klub pływacki.

Mecz zawiera cały program olimpijski, jednak bez długich dystansów.

Walka toczy się o puhar jubileuszowy klubu pływackiego Siemianowice. Dotychczas puhar ten zdobyły w pierwszym roku EKS Katowice, a w drugim gospodarze.



Nie gorzej od paryskiego wyścigu pływackiego przedstawia się wyścig pływacki na Brdzie, w Bydgoszczy, na tle teatru miejskiego.

Polski Związek Kajakowy

KOMUNIKAT Nr. 10.

1. Wniosek na stopień wygów.

W związku z nadaniem po raz pierwszy przez Z. G. P. Z. K. stopni „Wygów” członkom zrzeszonych Klubów i Sekcyj prosimy o nadesłanie w terminie do 15 listopada listę kandydatów odpowiadającym warunkom w/g Regulaminu Nr. 2. P. Z. K. par. 13.

Lista wygów zostanie ogłoszona na Walnym Zjeździe Delegatów b. r. i w Komunikacie P. Z. K.

Wnioski nadesłane po wyznaczonym terminie nie będą uwzględnione.

2. Uregulowanie opłat członkowskich:

Wobec stwierdzenia przez Skarbnika zaległości w opłatach członkowskich za rok bieżący Zarząd Główny P. Z. K. wzywa wszystkie Kluby i Sekcje kajakowe do uregulowania należności opłat w terminie do dnia 15 listopada b. r., w przeciwnym razie Kluby i Sekcje, które nie uiszczą należności w przepisanym terminie, w myśl Statutu, nie będą mogły brać udziału przez swoich delegatów w Walnym Zjedzie.

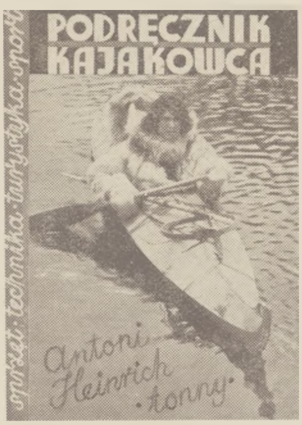
3. Podręcznik kajakowy:

Nakładem Gł. Księgarni Wojsk. wyszedł z druku „Podręcznik Kajakowy” opracowany przez p. Antoniego Heinricha. Cena podręcznika 5 zł.

Podręcznik zawiera cenne wskazówki dla kajakowca, a ponadto wszystkie przepisy i regulaminy P. Z. K.

Sekretarz: *(—) Bublewski Witold.*

Prezes P. Z. K. *(—) Tadeusz Zieleniewski* pułk. dypl.



Cena ogłoszeń: 1 strona zł. 300, 1/2 strony zł. 155, 1/4 str. 80, 1/8 strony zł. 45, w tekście o 50% drożej.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI, WARSZAWA, FOKSAL 15—TEL. 670-56.
Prenumerata „Sportu Wodnego” wynosi półrocznie zł. 10, rocznie Zł. 20.
Rękopisów nie zwraca się. Ogłoszenia i prenumerata zagraniczna 50% drożej. Konto w P. K. O. Nr. 6013.
Wydawca „WAW” Warszawska Agencja Wydawnicza S-ka z o. odp. *Redaktor MIECZYSŁAW MAJCHER.*

Drukarnia Piotr Pyz i S-ka, Warszawa, Miodowa 8.